TECHNIKA WOJSKOWA HISTORIA

STYCZEŃ-LUTY Nr 1/2010
Cena 14,50 zł w tym 8% VAT
INDEX 258-903 ISSN 2080-9743

OPERACJA „HUSKY"

Lotniskowiec *Eagle*

Bombardowania Włoch

Panther Programm

Semovente M 41 da 75/18

Ogólny widok działa samobieżnego Semovente M41 da 75/18 ze zbiorów Museo Storico Della Motorizazione w Rzymie – uwagę zwraca charakterystyczne urządzenie wylotowe na lufie armaty.

Karabin maszynowy Breda Mod. 38 zamontowany na stropie przedziału bojowego tego samego pojazdu.

Przedział silnikowy w pełni sprawnego Semovente M41 da 75/18 z Museo Oto Melara w La Spezia – widoczna jest pokrywa głowicy silnika Flat SPA 8T.

Ogólny widok od tyłu działa samobieżnego Semovente M41 da 75/18. Dobrze widoczne otwarte pokrywy włazów w stropie przedziału bojowego.

LOTNICTWO 4

Czas Apacza (1)

Z POLA WALKI 40

Operacja „Husky"

BROŃ PANCERNA 27

Włoskie działa samobieżne Semoventi da 75/18

MORZA I OKRĘTY 84

Operacja „MO" - 4. Flota przeciw potędze US Navy

W NUMERZE 1/2010 (1)

Czas *Apacza* (1) 4
PRZEMYSŁAW SKULSKI

As *Apacza* - M.T. Russo 13
PRZEMYSŁAW SKULSKI

Bombardowania strategiczne Włoch 14
MICHAŁ FISZER, JERZY GRUSZCZYŃSKI

Encyklopedia lotnictwa - IAR-37/39 25
ZBIGNIEW LALAK

Włoskie działa samobieżne Semoventi da 75/18 27
MARIUSZ SKOTNICKI

Operacja „Husky" 40
ZBIGNIEW LALAK

Panther-Programm na Górnym Śląsku 58
MIROSŁAW SIKORA

Encyklopedia Broni Pancernej - 75mm GMC M3 69
ZBIGNIEW LALAK

Zielone Diabły w Normandii 71
MICHAŁ SITARSKI

Lotniskowiec HMS *Eagle* 76
WALDEMAR WALIGÓRA, KRZYSZTOF ZALEWSKI

Operacja „MO" - 4. Flota Przeciw potędze US Navy 84
RADOSŁAW OPALIŃSKI

Encyklopedia Marynarki Wojennej - Lekki krążownik *Emden* 97
PIOTR ANDRUSZKIEWICZ

www.magnum-x.pl

Numer 1 (1)
Styczeń-Luty 2010
INDEX 258-963
ISSN 2080-9743

Cena 14,50 PLN (VAT 0%)
Nakład 10 000 egzemplarzy

Okładka
Pz.Kpfw. III Ausf. J z pułku pancernego „Hermann Göring" na Sycylii

Wydawnictwo Militaria

Redakcja
Krzysztof Zalewski – **redaktor naczelny**
e-mail: kz@magnum-x.pl
Jerzy Gruszczyński – **z-ca red. naczelnego**
e-mail: jerzygruszczynski@poczta.onet.pl
Zbigniew Lalak - **redaktor prowadzący**
e-mail: zl@magnum-x.pl
Marcin Kaźmierczak – **red. techniczny**
e-mail: marcin@creativeminds.pl

Korekta:
Monika Dulowa, zespół redakcyjny.

Współpracownicy:
Piotr Andruszkiewicz, Norbert Bączyk, Tomasz Grotnik, Michał Fiszer, Grzegorz Jasiński, Michał Sitarski, Mariusz Skotnicki, Jan Turkiewicz, Radosław Opaliński, Szymon Tetera, Przemysław Skulski, Waldemar Waligóra.

Adres redakcji:
ul. Grochowska 306/310 pok. 208, 03-840 Warszawa
tel. (022) 810 74 98, (022) 870 21 99 (9-16[00])
fax: (022) 810 90 79, e-mail: ks@magnum-x.pl

©2010 MAGNUM-X. Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk, kopiowanie, powielanie w jakiejkolwiek formie bez zgody wydawcy zabronione. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam, ogłoszeń oraz artykułów sponsorowanych, ani za zapisy wierszowe w artykułach przeznaczonych prywatnej opinii autorów.

Wydawca:
Magnum-X Sp. z o.o.
ul. Grochowska 306/310 p. 206
03-840 Warszawa
http://www.magnum-x.pl

Cezary Stoszkiewicz
– **prezes zarządu**
e-mail: cs@magnum-x.pl

Krzysztof Zalewski
– **Dział dystrybucji i reklamacji**
e-mail: ks@magnum-x.pl
(0-22) 870 21 99 (9[00]-16[00])

CZAS APACZA (1)

Nie ulega wątpliwości, że jednym z najbardziej znanych i jednocześnie najlepszych samolotów myśliwskich II wojny światowej był North American P-51 *Mustang*. Jedną z wersji tej maszyny był wariant myśliwsko-szturmowy noszący oznaczenie A-36A. Wyprodukowany w relatywnie niewielkiej ilości należy do najmniej znanych odmian *Mustanga*.

PRZEMYSŁAW SKULSKI

Trudny początek

Już pod koniec lat 30. ubiegłego wieku Brytyjczycy dostrzegli konieczność wzmocnienia swojego lotnictwa, na co duży wpływ miała sytuacja międzynarodowa. Wybuch II wojny światowej oraz rosnące zagrożenie ze strony państw osi spowodowały, że działania te zostały zintensyfikowane. Ponieważ możliwości produkcyjne przemysłu brytyjskiego były niewystarczające do dostarczenia odpowiedniej liczby samolotów, podjęto działania w celu nawiązania współpracy z zagranicznymi firmami lotniczymi. W praktyce oznaczało to podjęcie rozmów z Amerykanami. Z tego względu pod koniec 1939 r. do Stanów Zjednoczonych udała się specjalna Brytyjska Komisja ds. Zakupów (British Purchasing Commission – BPC) z zadaniem wyboru samolotów mogących uzupełnić wyposażenie dywizjonów RAF. Samolotem myśliwskim, z którym Brytyjczycy wiązali największe nadzieje był Curtiss P-40. Ponieważ zakłady Curtiss-Wright Corporation nie były w stanie dostarczyć wystarczającej liczby maszyn, zwrócono się do North American Aviation (NAA) w Inglewood (Kalifornia) z ofertą podjęcia licencyjnej budowy samolotów P-40 na potrzeby brytyjskie. Prezes firmy James „Dutch" Kindelberger przystał na tę propozycję, ale pod warunkiem rozpatrzenia przez Brytyjczyków oferty dostawy całkowicie nowego samolotu, napędzanego tak jak P-40 silnikiem Allison V-1710. Na początku 1940 r. Brytyjczycy zaaprobowali wstępny projekt samolotu, który nosił oznaczenie NA-73X. W kwietniu 1940 r. rozpoczęto rozmowy dotyczące warunków przyszłego kontraktu, ale przedstawiciele British Purchasing Commission postawili wysokie wymagania dotyczące nowego myśliwca, m.in. miał posiadać opancerzoną kabinę, jego uzbrojenie miało składać się z 8 karabinów maszynowych, a cena nie mogła przekraczać 40 000 USD. Realizacja tego przedsięwzięcia wydawała się trudna także z tego względu, że doświadczenie NAA w budowie samolotów myśliwskich ograniczało się jedynie do 13 egzemplarzy NA-50/NA-68 – myśliwskiej wersji samolotu treningowego AT-6 *Texan*. Kontrakt na dostawę 320 samolotów dla Brytyjczyków został jednak podpisany już 29 maja 1940 r. Jednak, aby jego realizacja była możliwa niezbędny był prototyp i to w krótkim czasie. Sprawa terminu ukończenia prototypu budzi pewne kontrowersje. Część źródeł podaje, że wyznaczona była konkretna data – 20 września 1940 r. Miał to być warunek postawiony przez Brytyjczyków, a jego uzasadnieniem była sytuacja w Europie (walki we Francji). Inne źródła podają, że nie było rygoru dotyczącego terminu, a jedynie „Dutch" Kindelberger w rozmowie z przedstawicielami BPC stwierdził, że jego firma jest w stanie przedstawić prototyp nowego samolotu w ciągu czterech miesięcy. Nie zmienia to faktu, że zespół konstruktorów NAA, w którym znajdowali się m.in. Edgar Schmued (pochodzący z Bawarii inżynier, były pracownik zakładów Fokker i Messerschmitt), Larry Waite, John Atwood i Raymond Rice pracował po kilkanaście godzin dziennie przez siedem dni w tygodniu. Pośpiech wynikał prawdopodobnie z tego, że w kontrakcie znajdował się zapis dotyczący dostaw maszyn dla Brytyjczyków w okresie styczeń-wrzesień 1941 r. Czasu było więc rzeczywiście bardzo mało. Nowy samolot został ukończony 2 września 1940 r. (a więc przez upływem 120 dni!). Tyle tylko, że nie miał wtedy jeszcze zabudowanego silnika Allison, a koła pochodziły od AT-6. Oblot prototypu nastąpił 26 października 1940 r., a za jego sterami siedział Vance Breese.

Osiągi samolotu były zdecydowanie lepsze nie tylko od P-40, ale także od oczekiwań brytyjskiej komisji. Na wysokości 3960 m NA-73X uzyskał prędkość 615 km/h, co było znakomitym osiągnięciem. Zawdzię-

czano to głównie laminarnemu profilowi skrzydeł oraz umieszczeniu chłodnicy pod kadlubem, dzięki czemu zredukowano przekrój kadłuba, a jego przednia część miała „czysty" aerodynamicznie kształt. Zaletą samolotu był też trapezowy obrys płatów i usterzenia, co ułatwiało produkcję seryjną.

25 kwietnia 1941 r. został oblatany pierwszy seryjny samolot, któremu Brytyjczycy jeszcze w 1940r. nadali nazwę *Mustang* I. Od prototypu różnił się m.in. nowym wiatrochronem, kształtem wlotu powietrza do chłodnicy i gaźnika. Do Anglii pierwsze *Mustangi* dotarły jesienią 1941 r. Z 320 samolotów wyprodukowanych w ramach kontraktu dla Brytyjczyków na miejsce przeznaczenia dotarło 289 maszyn, 10 trafiło do ZSRR, a 20 utracono w czasie transportu.

Doskonałe osiągi nowego myśliwca spowodowały, że samolotem zainteresowało się także lotnictwo amerykańskie. Dwa samoloty, oznaczone jako XP-51, zostały zamówione jeszcze wiosną 1940 r. Pierwszy z nich został dostarczony US Army Air Force w sierpniu, a drugi w grudniu 1941 r. Maszyny zostały poddane serii testów przeprowadzonych na lotnisku Wright Field, Daytona (Ohio). Obejmowały one także próby porównawcze, m.in. z P-38E *Lightning*, P-40E *Warhawk*, P-39D *Airacobra* i P-43A *Lancer*. Mimo pozytywnych wyników testów oraz pochlebnych ocen pilotów RAF, lotnictwo amerykańskie nie kwapiło się ze złożeniem zamówienia na nowe samoloty. Oczywiście w USA nie brakowało zwolenników nowej konstrukcji, a jednym z najgorętszych orędowników był generał Henry H. „Hap" Arnold.

Montaż ostateczny A-36A na linii produkcyjnej w zakładach NAA.

Narodziny Apacza

Wkrótce zaczęły się również pojawiać nowe wersje amerykańskiego myśliwca. W lipcu 1941 r. podpisany został kontrakt na dostawę dla RAF 150 samolotów noszących oznaczenie fabryczne NA-91 i brytyjską nazwę *Mustang* Mk.IA. W maszynach tych zamiast karabinów maszynowych, w skrzydłach zamontowano 4 działka Hispano-Suiza M2 kalibru 20 mm. Pierwsza seryjna maszyna została oblatana pod koniec maja 1942 r. Ze 150 zamówionych samolotów Brytyjczycy otrzymali jedynie 93 maszyny. Pozostałe zostały przejęte przez USAAF pod oznaczenie P-51. Dwie maszyny posłużyły to testów silnika Merlin (XP-78), a pozostałych 55 przebudowano na wariant myśliwsko-rozpoznawczy. Wersja ta została wyposażona w 2 kamery K-24 (jedna umieszczona za fotelem pilota, a druga w dolnej części kadluba) i nosiła oznaczenie F-6A.

Bardzo dobre charakterystyki *Mustanga* w locie nurkowym sprawiły, że lotnictwo amerykańskie zainteresowane było wariantem myśliwsko-szturmowym. Kontrakt na dostawę takich maszyn podpisano 16 kwietnia 1942 r. Była to pierwsza umowa dotycząca dostaw *Mustanga* dla lotnictwa amerykańskiego, a do jej zawarciu przyczyniła się także presja ze strony gen. Arnolda. Był on nie tylko zwolennikiem P-51, ale także forsował tworzenie jednostek lekkich bombowców nurkujących. Należy też wspomnieć o aspektach finansowych. Otóż w budżecie wojskowym na 1942r. nie było już wolnych środków na myśliwce (P – *pursuit*), natomiast były na samoloty szturmowe (A – *attack*). Wszystkie te czynniki sprawiły, że dla nowej wersji *Mustanga* zapaliło się zielone światło.

Prace nad nową wersją samolotu NAA rozpoczęto w czerwcu 1942 r. Projekt nosił oznaczenie fabryczne NA-97 i wojskowe A-36A. Maszyna była wyposażona w silnik Allison V-1710-87 o maksymalnej mocy 1325 KM na wysokości 900 metrów, a jej uzbrojenie stanowiło 6 karabinów maszynowych Browning MG 53 kalibru 12,7 mm (2 w kadłubie i 4 w skrzydłach). Dodatkowo zamontowano podskrzydłowe zaczepy dla dwóch bomb 227 kg (można była na nich również podwiesić zbiorniki paliwa lub wytwornice dymu do stawiania zasłon dymnych). Samolot wyposażono w hamulce aerodynamiczne umożliwiające bombardowanie z lotu nurkowego. Umieszczone były one na górnych i dolnych powierzchniach skrzydeł, i były wychylane przy pomocy siłowników hydraulicznych. Dzięki hamulcom wychylonym o kąt 90° prędkość w stromym nurkowaniu nie przekraczała 400 km/h, co ułatwiało przeprowadzenie precyzyjnego ataku. Prototyp nowego samolotu został oblatany 21 września 1942 r. przez Boba Chiltona. Produkcja A-36A rozpoczęła się w październiku i była kontynuowana do marca

Montaż samolotów A-36A w Inglewood, koniec 1942 r.

Apache z 27th FBG na lotnisku Ras el Ma we francuskim Maroku, wiosna 1943 r. Widoczne amerykańskie znaki rozpoznawcze z żółtymi obwódkami wprowadzone w czasie lądowaniaw Afryce Północnej. Widoczne są także żółte pasy identyfikacyjne na skrzydłach, które miały ułatwić rozpoznanie nowego typu samolotu przez własne jednostki. (USAF)

A-36A (42-84067) z 527th FBS, 86th FBG przygotowany do lotu bojowego, przełom 1943/44 r. Na nosie samolotu widoczne oznaczenie 150 wykonanych lotów bojowych. Maszyna ta została zestrzelona przez niemiecką obronę przeciwlotniczą 14 stycznia 1944 r. (USAF)

1943 r. Zgodnie z kontraktem powstało 500 samolotów, które otrzymały numery ewidencyjne od 42-83663 do 42-84162.

Próby nowej maszyny prowadzone były od października 1942 r. do kwietnia 1943 r. w Army Air Force Proving Ground w Eglin Field (Floryda). Choć nie obyło się bez tragicznych wypadków (w kwietniu 1943 r. w katastrofie zginął oblatywacz Tommy Hitchcock) to opinie o samolocie były bardzo pozytywne. W raporcie powstałym po testach zwracano uwagę na bardzo dobre osiągi samolotu na niskich pułapach oraz na fakt, że bez podwieszeń A-36A może pełnić rolę klasycznego myśliwca. Jednocześnie sugerowano aby ze względu na dużą prędkość nurkowania nie przeprowadzać ataków pod kątem większym niż 70°. W dokumencie tym pojawiły się też uwagi dotyczące zastosowania tłumików płomieni do operacji nocnych, zastosowania celownika A-1 oraz... usunięcia hamulców aerodynamicznych.

Warto kilka słów poświęcić nazwie tego samolotu, a w zasadzie jego nazwom. Początkowo wobec A-36A używano określenia *Apache* (Apacz). Identyczne zresztą jak w przypadku wersji P-51 uzbrojonej w działka oraz wariantu myśliwsko-rozpoznawczego F-6A. W okresie walk nad Sycylią i we Włoszech stosowano nazwę *Invader* (Najeźdźca). Uważano, że była ona dopasowana do zadań szturmowych jakie samoloty tego typu najczęściej wykonywały. Jedni jako na twórcę tego określenia wskazują na pilota latającego na A-36A – por. Roberta B. Walsha. Inni przypisują je amerykańskim korespondentom wojennym. Najprawdopodobniej w czasie rozmów z prasą Walsh użył tego określenia, które zostało podchwycone i upowszechnione. Tyle tylko, że nie zyskało zbyt dużej popularności. Być może dlatego, że nazwa *Invader* była przypisana do innego amerykańskiego samolotu – Douglas A-26. Natomiast na początku 1944 r. powszechna stała się nazwa używana od początku przez Brytyjczyków – *Mustang*. I takie określenie stosowano także wobec A-36A.

Późną jesienią 1942 r. seryjne *Apache* trafiły do jednostek na terenie USA, w których odbywały się szkolenia pilotów, przede wszystkim w lotach nurkowych. Jako pierwsza nowe maszyny otrzymała 86th Bombardment Group (Dive) stacjonująca na lotnisku Key Field w Baton Rouge (Mississippi). *Apache* trafiły także do innych dywizjonów wchodzących w skład następujących grup: 312th Bombardment Group (Light) i 406th Bombardment Group (Dive). Wyposażenie tych jednostek było zróżnicowane, a na ich stanie znajdowały się takie typy samolotów jak Douglas A-24 *Banshee*, Vultee A-31 *Vengeance*, a nawet Curtiss A-25A *Shrike*. W zasadzie wszyscy piloci bez wyjątku podkreślali, że przejście na A-36A była dużą zmianą jakościową. Oczywiście na plus. Nie brakowało jednak opinii, że szkolenie odbywało się pośpiesznie, a co najważniejsze ilość treningowych ataków nurkowych jakie wykonywali piloci była bardzo mała, albo nie było ich wcale. Trudno więc uznać, że amerykańscy piloci z jednostek bombowców nurkujących byli dobrze przygotowani do wojny.

Debiut bojowy

Pod koniec maja 1943 r. w Afryce Północnej znajdowało się około 300 samolotów A-36A. Znalazły się one na wyposażeniu dwóch jednostek – 27th Bombardment Group (Light) i 86th Bombardment Group (Dive), które wchodziły w skład 12th Air Force. Jako pierwszą do działań bojowych wprowadzono 27th BG (L). Co ciekawe, jednostka ta wcześniej była wyposażona w samoloty A-24 *Banshee* w jej piloci mieli okazję wykonywać na początku 1942 r.

Często obsługa naziemna A-36A z dywizjonów walczących w rejonie śródziemnomorskim odbywała się w iście spartańskich warunkach. (USAF)

misje bojowe przeciwko Japończykom na Pacyfiku (były to loty z baz w Australii). Z powodu poniesionych strat po powrocie do USA w maju 1942 r. grupa została odbudowana i wyposażona w samoloty A-20 *Havoc*. I właśnie z takimi maszynami na stanie znalazła się pod koniec 1942 r. w Maroku. A-36A trafiły do tej jednostki dopiero w Afryce Północnej. Pierwszych siedem *Apache* przekazano 27th BG (L) w dniu 5 kwietnia 1943 r. Jednocześnie do jednostki trafiło 11 pilotów przeniesionych z amerykańskich dywizjonów myśliwskich.

Piloci 27th BG (L) wykonali inauguracyjne zadanie bojowe 6 czerwca 1943 r., gdy A-36A znalazły się nad włoską wyspą Pantelleria. W sumie w tej misji uczestniczyło 35 *Apache* ze wszystkich dywizjonów (11 samolotów z 16th Squadron i po 12 z 17th i 91st Squadron). Amerykanie nie przeprowadzili jednak żadnego ataku na cele zlokalizowane na wyspie, ale jedynie wykonali rozpoznanie. Pomimo tego poniesiona została strata – samolot Lt. Charlesa Dillinghama trafiony został przez obroną przeciwlotniczą i rozbił się na brzegu Pantellerii. Atakowanie celów na wyspie (głównie stanowisk artylerii) rozpoczęło się następnego dnia i było kontynuowane także 8, 9 i 10 czerwca 1943 r. W tym ostatnim dniu doszło do pierwszego spotkania z samolotami nieprzyjaciela. Osiem A-36A z 17th Squadron stoczyło walkę z czterema Bf 109G, w wyniku której jeden Messerschmitt został zaliczony a konto Amerykanów jako zwycięstwo grupowe. Ponadto Cap. Isbell uszkodził transportowego Junkersa Ju 52. Choć z Pantelleriią Włosi wiązali duże nadzieje i starali się niej uczynić „włoską Maltę", to jednak rzeczywistość okazała się inna. Po kilku dniach „zmiękczania" przez Aliantów obrony, włoski garnizon poddał się 11 czerwca 1943 r. Dwa dni później podobny los spotkał inną wysepkę – Lampedusę.

Po kliku spokojniejszych dniach bez lotów bojowych, od 18 czerwca piloci 27th BG (L) rozpoczęli wykonywanie zadań związanych z przygotowaniami do inwazji Sycylii. Polegały one zarówno na patrolach

A-36A z 86th FBG na lotnisku Tafaraoui w Algierii. Uwagę zwraca brak karabinów maszynowych w kadłubie.

A-36A z nazwą „El Matador" i ciekawym godłem na osłonie silnika, Sycylia 1943 r. Przy samolocie stoi ppor. R.L. Bryant i szef obsługi sierż. D. Perry. Maszyna ma zdemontowane karabiny maszynowe w kadłubie.

A-36A (42-84063) z oznaczeniem A*V z 27th Bombardment Group (Light), Ras el Ma, Francuskie Maroko, wiosna 1943 r. Malował Mariusz Filipiuk

Uszkodzony A-36A po powrocie znad Sycylii. Nad celem samolot został trafiony przez obronę przeciwlotniczą, ale powrócił na do bazy w Afryce Północnej, gdzie lądował przymusowo. Pilot wyszedł cało z tych opresji.

myśliwskich nad Pantellerią (często wykonywanymi razem z jednostkami myśliwskimi – 31st i 33rd Fighter Group), jaki i rozpoznaniu oraz atakowaniu celów na Sycylii. W dniu 1 lipca 1943 r. piloci *Apache* wykonali 355 lotów rozpoznając i niszcząc wiele celów w zachodniej części wyspy. Niestety w tym dniu poniesiono dotkliwe straty. W zderzeniu dwóch A-36A zginęli F/O Gilliland i Lt. Renke, a maszyna „Nicka" Nicholsona runęła do morza.

Od 6 lipca 1943 r. gotowa do akcji była druga jednostka wyposażona w A-36A – 86th Bombardment Group (Dive), która została przeniesiona na tunezyjskie lotnisko Korba, gdzie stacjonowała również 27th FB (L).

W tym miejscu należy zauważyć, że A-36A nie były jednak pierwszymi *Mustangami* użytymi bojowo przez lotnictwo amerykańskie. Jak już wspomniano z zamówionych przez Brytyjczyków 150 samolotów *Mustang* Mk.IA 57 egzemplarzy pozostało w USA, z czego 55 zmodyfikowano i wprowadzono do służby jako maszyny myśliwsko-rozpoznawcze F-6A. Samoloty te trafiły do dywizjonów 68th Observation Group i zadebiutowały w działach bojowych 9 kwietnia 1943 r. wykonując lot patrolowy nad Morzem Śródziemnym.

A-36A (prawdopodobnie 42-84071) z numerem 71 na osłonie silnika i usterzeniu.

(42-83901) "Dorothy Helen" z oznaczeniem kodowym A*A, z 524th Fighter Bomber Squadron (27th FBG) należący do Johna P. Crowdera, jesień 1943 r., Sycylia. Apache ma standardowe malowanie – górne powierzchnie Olive Drab, dolne Neutral Grey. Samolot ma także czerwony kołpak śmigła stosowany na alianckich myśliwcach w regionie śródziemnomorskim (MTO) i żółte pasy identyfikacyjne na skrzydłach. Malował: Mariusz Filipiak

Apacze nad Sycylią

Od 10 lipca 1943 r., a więc od rozpoczęcia operacji „Husky" obie jednostki wyposażone w *Apache* wzięły na siebie główny ciężar wsparcia jednostek lądowych 7th Army. Zadania polegały, przede wszystkim, na atakowaniu punktów oporu przeciwnika oraz ważnych obiektów (jednym z celów było lotnisko Gerbini). Intensywnie atakowano również nieprzyjacielskie linie komunikacyjne. Sporadycznie dochodziło do walk powietrznych z nieprzyjacielskimi maszynami. Pierwsze indywidualne zwycięstwo na A-36A przypadło w udziale Lt. Tomowi A. Thomasowi z 27th BG (L), który 12 lipca 1943 r. zestrzelił w rejonie Biscaquino Focke Wulfa Fw 190. Chwilę później jego samolot dostał się w gęsty ogień artylerii przeciwlotniczej, a celnie trafiona maszyna zaczęła płonąć jak pochodnia. Amerykaninowi udało się wydostać z maszyny ze spadochronem, ale wylądował na terenie zajętym przez Niemców i dostał się do niewoli. W dodatku miał poparzenia i złamane obie nogi. W szpitalu, do którego został przewieziony spotkał się z niemieckim pilotem zestrzelonego przez siebie Focke Wulfa. Nieco później spotkał się także z artylerzystą, który... trafił jego *Apache*. Los czasem bywa przewrotny.

W początkowej fazie sycylijskiej operacji obie jednostki operowały z tunezyjskiego lotniska Korba. Jednak już 18 lipca 27th BG (L) przyleciała na Sycylię, a 86th BG (D) trafiła tam dwa dni po niej. Pierwszą bazą było lotnisko położone w pobliżu miasta Gela, a następną lotniska nieopodal San Antonio i Barcellony. Pomiędzy 1 a 18 lipca 1943r. piloci *Apache*, głównie z 27th BG (L), wykonali 1238 lotów nad Sycylią. Straty wyniosły około 20 maszyn, które padły ofiarą, przede wszystkim, obrony przeciwlotniczej.

W pewnym stopniu powodem był sposób użycia samolotów. Taktyka ataku z lotu nurkowego początkowo stosowana przez Amerykanów polegała na przeprowadzaniu bombardowania przez formację czterech A-36A. Rozpoczynał się on na wysokości ok. 2500 m nurkowaniem pod kątem 90°. Zrzut bomb miał miejsce na wysokości 600–1200 m. Atak był przeprowadzany kolejno przez maszyny wchodzące w skład klucza. Taka taktyka pozwalała na precyzyjny atak, ale nawet w przypadku zaskoczenia ostatnie maszyny z formacji stawały się relatywnie łatwym celem dla obrony przeciwlotniczej. Szczególnie, gdy przeciwnikiem były dobrze zorganizowane i mające duże doświadczenie jednostki niemieckie.

Podczas walk na Sycylii ujawniły się też problemy z hamulcami aerodynamicznymi. Ich wychylenie źle wpływało na stabilność lotu nurkowego A-36A. Próby usprawnienia konstrukcji hamulców w warunkach polowych nie powiodły się. W rezultacie

A-36A o imieniu „Doodle", Pastuem, Włochy 1943 r. Samolotem tym latał F/O R.L. Bryant (siedzi na skrzydle po lewej stronie).

A-36A startuje z lotniska polowego do lotu bojowego nad Sycylię.

Apache z 27th FBG o imieniu „Margie H" i jego obsługa. Był to samolot Lt. Lawrence W. Dye'a z 522nd FBS. Na osłonie silnika namalowane są symbole dwóch zwycięstw powietrznych i lotów na bombardowania.

zalecano ich nieużywanie w czasie misji bojowych, co było jednak ignorowane przez większość pilotów. We wspomnieniach pilotów latających na A-36A pojawiają się także informacje o blokowaniu hamulców drutem. Problemy z zachowaniem samolotu w locie nurkowym z wychylonymi hamulcami aerodynamicznymi z pewnością były poważne, a uwagę na nie zwracali także Brytyjczycy testujący *Apache*. Natomiast we wspomnieniach Hirama G. Shermana, który służył w 27th BG (L) można znaleźć ciekawą informację o sposobie rozwiązania tych kłopotów, przynajmniej w jego jednostce. Pomocne okazały rady nie wymienionego z nazwiska oficera US Navy. Zalecał on otwieranie hamulców przed wejściem w lot nurkowy, a nie w jego trakcie, co zapewniało stabilne nurkowanie.

Innym problemem były pojawiające się przypadki uszkodzenie samolotów w czasie stromego nurkowania, co było wynikiem działania bardzo dużych sił. Jak widać nawet solidna konstrukcja *Apache* nie była w stanie znieść wszystkiego. Dlatego taktyka ataków nurkowych została zmodyfikowana – zalecano, aby przeprowadzać je pod kątem 70° z pułapu około 3000 m, a zrzut bomb miał następować na wysokości 1200–1500 metrów. Był to sposób z pewnością bardziej bezpieczny (zarówno dla pilota, jak i samolotu), ale w przypadku zwalczania celów punktowych mniej skuteczny.

Początek następnego miesiąca ponownie okazał się gorącym okresem dla pilotów *Apache*. W dniach 4-8 sierpnia lotnicy obu grup wspierali szturm silnie bronionego miasta Troina, a następnie wspomagali jednostki amerykańskie walczące w rejonie Monte Fratello.

Walki na Sycylii prowadzone były do 15 sierpnia 1943r. Nie ulega wątpliwości, że *Apache* potwierdziły swoją przydatność jako bombowiec nurkujący oraz myśliwiec. Straty jakie poniesiono były jednak dość duże – 27th BG (L) straciła nad Sycylią co najmniej 22 samoloty, a 86th BG (D) 8.

Walki nad Włochami

Kolejne operacje prowadzone z baz na Sycylii były skierowane przeciwko południowej Italii. Coraz częściej dochodziło też do walk powietrznych z myśliwcami Luftwaffe i Regia Aeronautica. Wynikało to zarówno z większej aktywności przeciwnika, jak i z powierzania dywizjonom *Apache* zadań typowo myśliwskich (eskorta, patrole myśliwskie).

19 sierpnia 1943 r. podczas bombardowania węzła kolejowego Catanzaro 20 A-36A dostało się w silny ogień obrony przeciwlotniczej, a jedna maszyna została poważnie uszkodzona. Pilot zdecydował się na powrót do bazy, ale nad morzem musiał opuścić kabinę samolotu ze spadochronem. Osiem *Apache* krążyło nad jego *dinghy*, gdy tymczasem od strony słońca zaatakowało ich 12 Messerschmittów Bf 109G z II./JG 77. Po krótkiej walce 5 A-36A zostało zestrzelonych, natomiast Amerykanie zgłosili jedno zwycięstwo pewne i dwa prawdopodobne. Choć spotkać się można z informacjami, że do bazy nie powróciło w sumie 5 Bf 109 to nie znajdują one potwierdzenia w materiałach niemieckich. Warto jednak zaznaczyć, że także strona niemiecka przeszacowała swoje osiągnięcia zgłaszając 9 zniszczonych Mustangów.

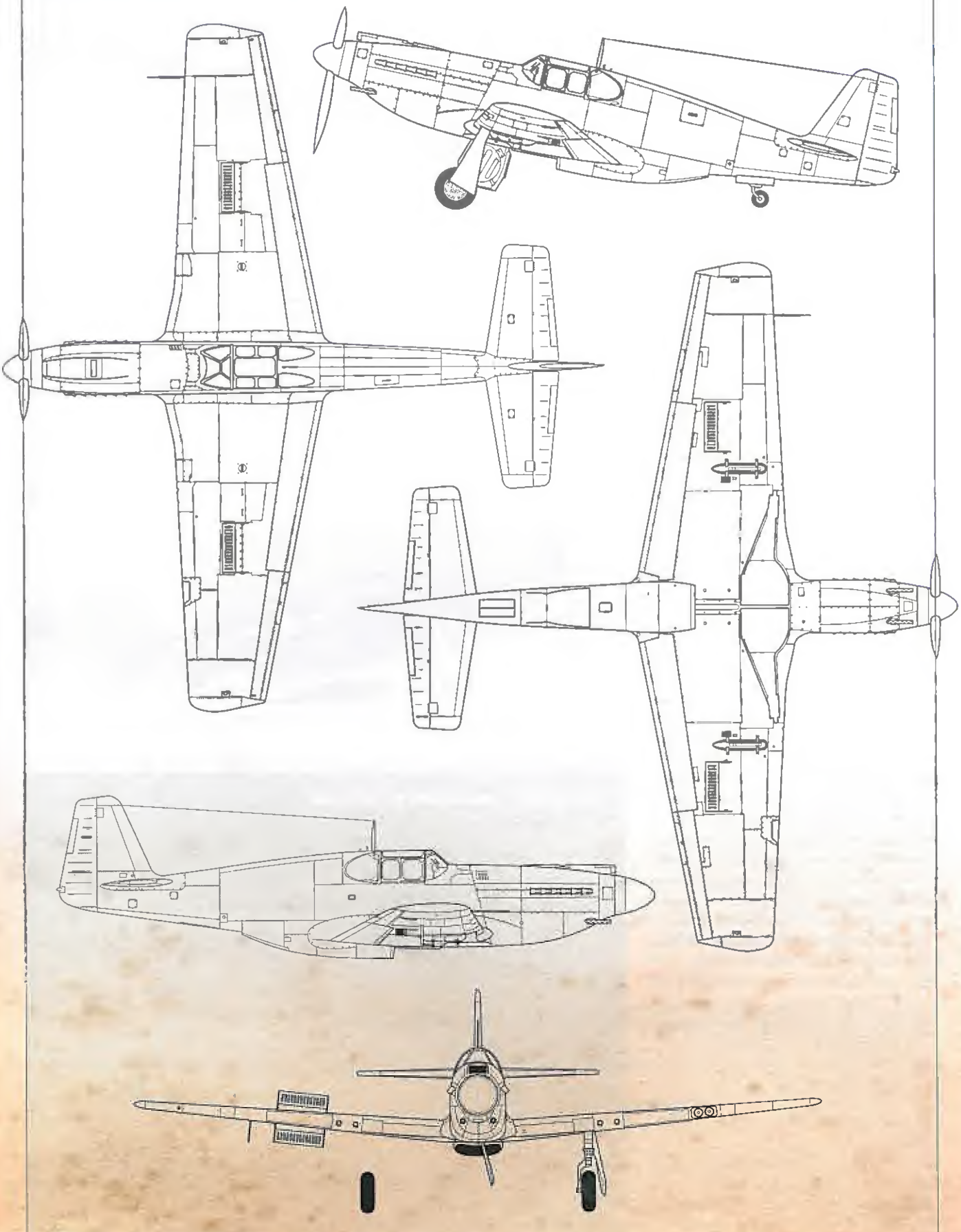
Pod koniec sierpnia 1943r. obie grupy zostały przemianowane na Fighter Bomber Group (Grupa Myśliwsko-Bombowa), co rzeczywiście lepiej odpowiadało charakterowi wykonywanych przez nie zadań. W roli jednostki myśliwskiej szczególnie dobrze

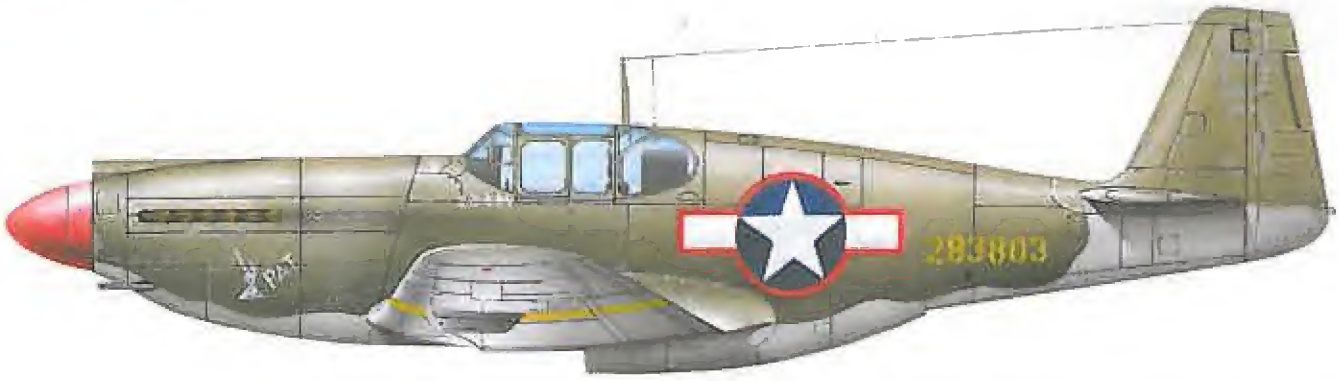
Ustawione w linii A-36A z jednostki treningowej na terenie USA.

A-36A z jednostki treningowej o imieniu CHIHUAHUA w zimowej scenerii.

North American A-36A *Apache*

Rysował: Tomasz Grotnik





A-36A (42-83803) „Pat" należący do jedynego pilota, który uzyskał tytuł asa na samolotach Apache – Lt. Michaela T. Russo, początek 1944 r. Uwagę zwraca zamalowane oznaczenie kodowe B3. Należy zaznaczyć, że wygląd tego samolotu nie jest potwierdzony przez zdjęcia. Rysował: Mariusz Filipiuk

radziła sobie 27th FBG, której piloci w czasie lądowania pod Salerno (operacja „Avalanche"), pomiędzy 9 a 17 września 1943 r., zestrzelili 10 samolotów nieprzyjacielskich, w tym 4 Fw 190. Jednocześnie dywizjony obu grupy prowadziły intensywne loty wspierające lądowe działania oddziałów amerykańskich. Jedynie w dniu 9 września piloci „dwudziestej siódmej" wykonali 12 misji (102 samolotoloty) niszcząc 177 i uszkadzając 246 pojazdów nieprzyjaciela. Natomiast do 17 września 1943 r. grupa wykonała 98 misji (777 samolotolotów) wsparcia lądujących jednostek.

Kolejne sukcesy A-36A odniosły pod koniec roku, zestrzeliwując podczas lotów w okolicach Rzymu 25 samolotów niemieckich i włoskich. 30 grudnia 1943 r. por. Michael Russo strącił dwa Bf 109, zostając pierwszym i jak się okazało jedynym asem walczącym na *Apaczach*. Warto też dodać, że A-36A wykonywały również nietypowe misje wsparcia amerykańskich jednostek lądowych. Chodziło o dostarczenie zaopatrzenia (żywność, medykamenty) dla żołnierzy US Army. Loty takie były wykonywane na rzecz jednostek walczących w rejonie Neapolu, a w grudniu 1943 r. dla oddziałów 5th Army walczących w górzystym rejonie w okolicy Monte Maggiore. Niezbędne rzeczy były umieszczane na wyrzutnikach podskrzydłowych w specjalnych zasobnikach ze spadochronami lub w zmodyfikowanych zbiornikach paliwa, które następnie zrzucono nad celem.

Ostatnie zwycięstwa powietrzne na A-36A odniósł 21 lutego 1944 r. dowódca 27th FBG Col. Dorr E. Newton, niszcząc w okolicy stolicy Włoch dwa Messerschmitty Bf 109. Było to 66. i 67. nieprzyjacielski samolot zniszczony w powietrzu, oficjalnie zaliczony pilotom *Apache* na MTO (Śródziemnomorski Teatr Działań Operacyjnych).

Na przełomie 1943/44 r. z powodu problemów z dostawą A-36A ponoszone straty były uzupełnienie przez myśliwce P-40 *Warhawk*. Jako pierwsza nowe maszyny otrzymała 27th FBG. Było to jednak rozwiązanie przejściowe dlatego, że już w połowie 1944 r. obie jednostki myśliwsko-bombowe zostały przezbrojone na P-47D *Thunderbolt*, na których walczyły do końca wojny. Jednak jeszcze pod koniec czerwca 1944 r. A-36A brały udział w atakowaniu celów w północnych Włoszech. Zaletą *Apache* w porównaniu z *Warhawkami* i *Thunderboiltami* był znacznie większy zasięg, umożliwiający atakowanie daleko położonych celów. Prawdopodobnie ostatni lot bojowy na MTO A-36A wykonała 15 lipca 1944 r. formacja *Apache* z 525th Fighter Bomber Squadron dowodzona przez Lt. Howarda Deckera startując do niego z Korsyki.

Kończąc opis walk A-36A w rejonie śródziemnomorskim należy dodać, że 14 samolotów (pochodziły z 27th i 86th FBG) tego typu trafiło jesienią 1943 r. 111th Tactical Reconnaissance Squadron. Zadaniem dywizjonu było korygowanie ognia artylerii okrętowej oraz rozpoznanie podczas ładowania pod Salerno. ■

Jeden z czterech A-36A zachowanych do dziś w USA. Samolot przedstawiony na zdjęciu znajduje się w zbiorach Muzeum USAF w Dayton (Ohio).

A-36A *Apache* – dane techniczno-taktyczne

Rozpiętość	11,28 m
Długość	9,83 m
Wysokość	3,70 m
Powierzchnia skrzydeł	21,67 m²
Masa własna	3280 kg
Masa maksymalna*	4550 kg
Prędkość maksymalna na wysokości 4200 m	589 km/h
Zasięg maksymalny	1750 km
Zasięg maksymalny ze zbiornikami	2500 km
Pułap praktyczny	7 650 m

Silnik
Allison V-1710-87 o mocy maksymalnej 1325 KM na wysokości 900 m

Uzbrojenie
6 x 12,7 mm
2 x 227 kg
2 wyrzutnie rakiet M8

* – masa maksymalna samolotu przygotowanego do lotu bojowego, samolot przygotowany do bojów długodystansowych (ferry) ważył 5850 kg.

Źródła fotografii: zbiory autora.

AS APACZA

Michael Thomas Russo urodził się 4 września 1920 r. w Cleveland w stanie Ohio. Po zdaniu matury został przyjęty na wydział inżynieryjny Ohio State University. W następstwie japońskiego ataku na Pearl Harbor zgłosił się na ochotnika do armii i rozpoczął szkolenie wojskowe. Podstawowe szkolenie lotnicze przeszedł w Pine Bluff (Arkansas), a szkolenie zaawansowane w Randolph Field (Teksas). „Skrzydła" pilota wojskowego zdobył ostatecznie w lutym 1943 r. Następnie Russo został skierowany do bazy Meridan (Mississippi), gdzie znalazł się w grupie pilotów przeszkolonych na samoloty A-36A – szturmową wersję *Mustangów*.

Pierwszym przydziałem jaki otrzymał Russo był 88th Bombardment Squadron (Dive) wchodzący w skład 48th Bombardment Group (Dive). W czerwcu 1943 r. został jednak przeniesiony do jednego z dywizjonów lekkich bombowców w 27th Bombardment Group (L), która wchodziła w skład 12th Air Force operującej w rejonie Morza Śródziemnego.

27th BG (L) nie zdążyła wziąć udział w walkach w Afryce Północnej, a jej debiut bojowy przypadł w operacji przeciwko włoskiej wyspie Pantelleria. Intensyfikacja lotów bojowych nastąpiła w lipcu 1943 r., w okresie lądowania Aliantów na Sycylii. Podstawowym zadaniem pilotów A-36A był zwalczanie celów naziemnych, głównie pojazdów pancernych przeciwnika. Dochodziło także do walk powietrznych, w których *Apacze* radziły sobie całkiem dobrze. Konto podniebnych sukcesów Russo wciąż jednak nie było otwarte. Sytuacja uległa zmianie dopiero gdy walki przeniosły się nad Włochy. 13 września 1943 r. w rejonie Salerno grupa A-36A prowadzona przez dowódcę 522nd FBS – Maj Daniela Rathbuna przechwyciła formację 12 myśliwsko-bombowych Focke Wulfów Fw 190F. Z potyczki samolotów szturmowych zwycięsko wyszli Amerykanie zgłaszając zniszczenie 4 maszyn niemieckich. Jedno ze zwycięstw przypadło w udziale Lt. Russo.

Kolejne zwycięstwo Amerykanin odniósł 24 października w rejonie Lidi Bracciano gdy w ataku czołowym zestrzelił niemiecki samolot rozpoznany przez niego jako morski dwupłatowiec Fi 167. Najprawdopodobniej doszło jednak do błędnej identyfikacji, a łupem Russo padł Fiseler Fi 156 *Storch*. 8 grudnia w czasie ataku na lotnisko Avezzano Amerykanie zaskoczyli kilka startujących transportowych Junkersów Ju 52. I znów na listę zwycięzców wpisał się Russo. Z tym sukcesem wiążą się jednak pewne wątpliwości. Otóż na liście zwycięstw powietrznych zaliczonych pilotom USAAF w czasie II wojny światowej sukces ten nie figuruje. Może to sugerować, że Junkers został oficjalnie zaliczony jako zniszczony na ziemi, chociaż w raporcie bojowym Russo twierdził, że strzelał do maszyny przeciwnika znajdującej się już w powietrzu. Zwycięstwo to Amerykanin odniósł lecąc A-36A z oznaczeniem kodowym B3. Maszyna nosiła imię „Pat" nadane na cześć żony pilota. Nadawanie samolotom imion swoich wybranek było zresztą praktyką powszechnie stosowana w obu grupach latających na *Apaczach*.

Z samolotami Michaela Russo wiąże się ciekawa historia. W czasie jednego z ataków szturmowych Amerykanin ostrzelał niemiecką kolumnę wojskową. Film z fotokarabinu pokazał, że atak był morderczo skuteczny – wystrzelone pociski zabiły i raniły wielu niemieckich żołnierzy. Szef obsługi naziemnej samolotu Russo ozdobił jego *Apache* nazwą „Killer Russo" oraz godłem w postaci trupiej czaszki. Taką maszyną Amerykanin wykonał kilka lotów bojowych, ale potem kazał zamalować emblemat obawiając się jak zostałby przyjęty przez Niemców w przypadku zestrzelenia.

Ostatnie dwa zwycięstwa Russo odniósł 30 grudnia 1943 r. zestrzeliwując dwa Messerschmitty Bf 109G. Amerykanin prowadził wtedy formację 12 A-36A, które miały zaatakować statki handlowe w porcie Sezzo nieopodal Rzymu. Samoloty zostały jednak przechwycone przez 16 niemieckich myśliwców na wysokości około 4500 metrów. Russo natychmiast sprowadził swoje maszyny na pułap poniżej 2000 m, gdzie silniki Allisona zapewniały lepsze osiągi. Dwa zwycięstwa odniesione przez Amerykanina w tej potyczce zapewniły mu status asa. Czas pokazał, że był on jedynym pilotem latającym na A-36A, który dostąpił tego zaszczytu.

Po zakończeniu tury lotów bojowych w rejonie śródziemnomorskim Russo powrócił do USA, gdzie uczestniczył w akcji promowania obligacji wojennych. Służbę w USAAF zakończył w stopniu kapitana jeszcze przed końcem wojny.

Po wojnie ukończył studia inżynierskie i aktywnie działał w biznesie. Początkowo prowadzona przez niego firma produkowała plastikowe detale dla koncernów motoryzacyjnych. Przełomem okazał się zaprojektowany i opatentowany przez Russo plastikowy łańcuch sprzedawany na całym świecie pod marką „Mr. Chain". Prowadzona przez niego firma stała jednym z liderów oferujących różnorodne wyroby z tworzyw sztucznych przeznaczone m.in. dla gospodarstw domowych oraz do ogrodów (głównie jednak łańcuchy i barierki). Michael T. Russo zmarł w 2006 r. ■

Wykaz zwycięstw powietrznych odniesionych przez Michaela T. Russo

Data	Godzina	Miejsce	Typ zestrzelonego samolotu	Uwagi
13.09.1943	11.00	Wybrzeże Sycylii, na południowy-wschód od Salerno	Fw 190	
24.10.1943	13.00	Na północ od Lidi Bracciano	Fi 156[1]	A-36A z oznaczeniem B3
08.12.1943	14.55	Rejon Avezzano	Ju 52[2]	A-36A z oznaczeniem B3
30.12.1943	10.15	5 mil na północny-wschód od Sezzo	2 x Bf 109	A-36A z oznaczeniem B3

1 – Zgłoszony jako dwupłatowiec Fi 167.
2 – Brak potwierdzenia tego sukcesu na liście zestrzeleń USAAF. Prawdopodobnie oficjalnie zaliczony jako zniszczony na ziemi.

BOMBARDOWANIA STRATEGICZNE WŁOCH

Bombardowania strategiczne Włoch w czasie II wojny światowej były prowadzone na stosunkowo niewielką skalę. Jednak nieliczne, ale zmasowane uderzenia przeprowadzone w lipcu 1943 r., wraz z klęską na Sycylii, przyczyniły się do załamania morale ludności i przyśpieszonej kapitulacji Włoch we wrześniu 1943 r. Najciekawsze jest to, że decydujący był jeden, potężny nalot na Rzym, przeprowadzony 19 lipca 1943 r. Był on tym, co przepełniło czarę goryczy Włochów, był impulsem, który zainicjował wydarzenia, prowadzące Włochy wprost do kapitulacji.

MICHAŁ FISZER, JERZY GRUSZCZYŃSKI

Wypowiedzenie przez Włochy wojny Francji i Wielkiej Brytanii 10 czerwca 1940 r. nie było zaskoczeniem. Pomimo wysiłków, zmierzających do utrzymywania pokoju z Włochami, Benito Mussolini zdecydował, że musi mieć swój „udział w torcie", jakim mógł być podział zdobyczy w wojnie z innymi państwami europejskimi. Dlatego w obliczu upadku Francji, zdecydował się włączyć Włochy do konfliktu europejskiego.

Wcześniej nowy premier Wielkiej Brytanii, Winston S. Churchill i premier Francji, Paul Reynaud, uzgodnili, że w przypadku przystąpienia Włoch do wojny brytyjskie lotnictwo bazujące na południu Francji rozpocznie bombardowania strategicznych obiektów we Włoszech. 7 czerwca 1940 r. na lotniska Salon i Le Vallon przebazowano samoloty bombowe *Wellington* z 99. i 149. Dywizjonu RAF, które wchodziły w skład 71. Skrzydła RAF z dowództwem w pobliskiej Marsylii. Zadaniem dywizjonów, które utworzyły tzw. Haddock Force, pod dowództwem płk R. M. Fielda, było dokonanie ataków na miasta w północnych Włoszech.

Operacja „Haddock"

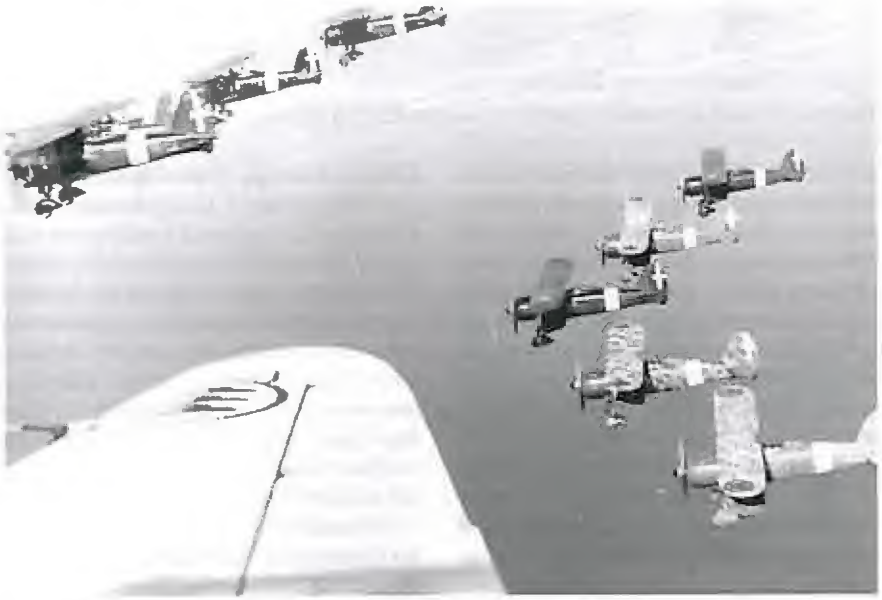
Pierwszy przybył 149. Dywizjon RAF, 11 czerwca 1940 r. zaś, już po wypowiedzeniu wojny przez Włochy, przybyły bombowce *Wellington* z 99. Dywizjonu RAF. Wkrótce po jego lądowaniu płk R. M. Field został poinformowany przez francuskich dowódców, że lokalne władze zabroniły atakowania terytorium Włoch przez brytyjskie samoloty bombowe startujące z Francji. Francuzi obawiali się, że spowoduje to odwet ze strony Włochów. Brytyjczycy interweniowali we własnym dowództwie meldując o sytuacji marszałkowi Arthurowi S. Barrattowi, dowódcy BAFF (British Air Forces in France Command – Dowództwo Lotniczych Sił Brytyjskich we Francji). W końcu meldunek dotarł do samego Winstona Churchilla, który skontaktował się z francuskim premierem. Pomimo interwencji francuskiego premiera lokalne władze pozostały nieugięte. Podobnie jak płk Field. Kiedy *Wellingtony* zaczęły kołować na start, francuski generał Joseph Vuillemin rozkazał ustawić na pasie startowym ciężarówki, uniemożliwiając start brytyjskich bombowców. W końcu Brytyjczycy musieli zrezygnować z ataku w nocy z 11 na 12 czerwca 1940 r.

Poza samolotami bombowymi *Wellington*, które musiały korzystać z francuskich lotnisk ze względu na ograniczony taktyczny promień działania, w atakach miały wziąć udział bombowce *Whitley* z 4. Grupy Bomber Command, o większym zasięgu. Celem nalotu w nocy z 11 na 12 czerwca 1940 r. miały być zakłady motoryzacyjne FIAT w Turynie, celem alternatywnym zaś zakłady zbrojeniowe Ansaldo w Genui. Do ataku wyznaczono 10. i 51. Dywizjon RAF

z Dishforth, 58. Dywizjon RAF z Linton-on-Ouse, 77. Dywizjon RAF i 102. Dywizjon RAF z Driffield. Wieczorem 11 czerwca 1940 r. samoloty bombowe tych dywizjonów przebazowały się na lotnisko znajdujące się na wyspie Jersey i po uzupełnieniu paliwa ruszyły w długą drogę nad Francją i Alpami do Turynu i Genui. Z Jersey zdołało wystartować 36 samolotów bombowych *Whitley*, ale cel osiągnęło tylko 13. Główną przyczyną niepowodzenia były liczne awarie silników oraz oblodzenie towarzyszące frontowi burzowemu nad Alpami. W dodatku owe 13 bombowców zaatakowało dwa różne cele, połowa z nich zrzuciła bomby na Turyn, a pozostałe na Genuę. Tylko kilka bomb trafiło w atakowane zakłady, nie czyniąc większych szkód.

14 czerwca 1940 r. udało się wynegocjować z francuskimi władzami zgodę na loty bombowe przeciwko celom we Włoszech. Dwa przeprowadzone ataki były dość mizerne. W nocy z 15 na 16 czerwca 1940 r. z 8 wysłanych bombowców tylko 1 osiągnął cel i zrzucił bomby, następnej nocy zaś z 9 samolotów bombowych 5 osiągnęło cel. Na tych nalotach działalność Haddock Force się skończyła. Na obiekty we Włoszech spadło ok. 20 ton bomb, a zniszczenia były minimalne. Efekty tych bombardowań były praktycznie żadne.

7 czerwca 1940 r. do Francji przebazowano samoloty bombowe *Wellington*, które utworzyły tzw. Haddock Force (99. i 149. Dywizjon RAF). Ich zadaniem było dokonanie ataków na miasta w północnych Włoszech.



10 czerwca 1940 r. Włochy wypowiedziały wojnę Francji i Wielkiej Brytanii. W tym momencie najlepszym włoskim samolotem myśliwskim był Fiat CR.42 *Falco* (w zastępstwie „usterkowych" Macchi MC.200).

Trzy lata na jałowym biegu: lipiec 1940 r. – październik 1942 r.

Od sierpnia 1940 r. do stycznia 1941 r. bombowce RAF bazujące w Wielkiej Brytanii przeprowadziły jeszcze kilka ataków na Włochy. Łącznie wykonano zaledwie 170 samolotolotów, zrzucając 104 tony bomb, z których większość i tak nie trafiła w wyznaczone cele. Podobnie jak wcześniej, te rozproszone, słabe ataki przeszły niemal bez echa, nie przynosząc żadnych efektów.

Przez ponad pół roku od stycznia do września 1941 r. cele strategiczne we Włoszech w ogóle nie były atakowane z powietrza. Dopiero 10 września 1941 r. brytyjskie samoloty bombowe ponownie pojawiły się nad Turynem. Było to 56 bombowców *Whitley* z 4. Grupy Bomber Command oraz 13 *Stirlingów* z 7. i 15. Dywizjonu RAF. Cel osiągnęło 60 samolotów bombowych, zrzucając 75 ton bomb. Stracono 4 *Whitleye*, bomby trafiły i zniszczyły stalownię. W nocy z 26 na 27 i z 28 na 29 września 1941 r. grupa przeprowadziła dwa mniejsze ataki na Genuę. W tych uderzeniach łącznie 36 bombowców zrzuciło 27 ton bomb. Co interesujące 26 września w nalocie wzięła udział jedna maszyna z polskiego 301. Dywizjonu. W akcji stracono 1 *Wellingtona*. W drugim nalocie wzięło udział 39 *Wellingtonów* i 2 *Stirlingi*, stracono 3 *Wellingtony*. W sumie, w okresie od czerwca 1940 r. do października 1942 r. RAF wykonał skutecznie 336 wylotów na cele strategiczne we Włoszech, na które spadło 350 ton bomb. Nie był to zachwycający wynik, nieco ponad dwanaście ton bomb miesięcznie.

Ograniczone ataki RAF: październik 1942 r. – kwiecień 1943 r.

Dopiero w październiku 1942 r. nastąpił zwrot. W ramach przygotowań do inwazji Aliantów w Afryce Północno-Zachodniej (operacja „Torch"), skierowano wysiłek RAF na uderzenia na włoskie miasta na północy.

Samolot bombowy Armstrong Whitworth Whitley V (N1380/DY-R) ze składu 102. Dywizjonu RAF (samolot dowódcy dywizjonu J. C. MacDonalda). Malował: Robert Grzywacz

Rozbity we Włoszech jeden z *Wellingtonów*, który brał udział w nalocie na Turyn.

Celem tych działań było osłabienie morale włoskiej ludności cywilnej, a szczególnie w przemysłowych rejonach północnych Włoch, co mogło zaowocować wybuchem niezadowolenia społecznego, a co najmniej – spadkiem produkcji wojennej. W nocy z 22 na 23 października 1942 r. RAF po raz pierwszy przeprowadził duże uderzenie na miasta północnych Włoch. Siły do ataku wydzieliła 5. Grupa Bomber Command, w składzie której były wówczas 9., 44., 49., 50., 57., 61., 83., 97., 106. i 207. Dywizjon RAF. Pierwszej nocy na Genuę uderzyło 100 samolotów bombowych *Lancaster* (ze 112 wysłanych bombowców tego typu), zrzucając ok. 180 ton bomb, wszystkie *Lancastery* wróciły do swoich baz. W efekcie nalotu w Genui zginęło 39 osób, około 200 było poważnie rannych. Zniszczono wiele budynków i wywołano liczne pożary. Był to pierwszy z serii ataków, które wywołały panikę wśród włoskiej ludności cywilnej i wpłynęły na obniżenie jej morale. Atak został powtórzony nocą z 23 na 24 października 1942 r. przez 53 samoloty bombowe *Halifax* z 3. Grupy, 51 *Stirlingów* z 4. Grupy i 18 *Wellingtonów* z 1. Grupy Bomber Command. Ze 122 wysłanych bombowców nad cel dotarło 107. Większość z nich zrzuciła jednak bomby na niewielkie miasteczko Savona około 50 km od Genui, główny cel był bowiem całkowicie przykryty chmurami i nie łatwo było go odnaleźć. Brytyjskie straty wyniosły: 2 samoloty *Halifax* i 1 *Stirling*. Część załóg zrzuciła bomby na Turyn w efekcie czego zginęły dwie osoby, a dziesięć odniosły rany.

24 października 1942 r. 5. Grupa Bomber Command przeprowadziła śmiały dzienny atak na Mediolan. 88 *Lancasterów* leciało indywidualnie nad Francją, wykorzystując grubą pokrywę chmur, później zebrały się nad południową częścią kraju, by w ugrupowaniu przekroczyć Alpy i zrzucić bomby na przemysłowe dzielnice Mediolanu. Efekty nalotu były znaczące. Bombowce ulokowały w zabudowie miasta 135 ton bomb. Trafiono zakłady lotnicze Caproni, praktycznie zatrzymując w nich produkcję komponentów lotniczych dla innych firm. W samym mieście zniszczono 441 budynków mieszkalnych, wzniecono 30 dużych pożarów. Bomby trafiły w zabudowania uniwersytetu, lokalną siedzibę partii faszystowskiej, więzienie, dwa szpitale oraz trzy kościoły. 171 mieszkańców miasta straciło życie, wielu innych było rannych. Nastroje ludności były fatalne, cały nalot trwał zaledwie osiemnaście minut, co spotęgowało szok i przerażenie. Osiągnięto to przy stracie trzech zestrzelonych bombowców, a jeden samolot rozbił się przy lądowaniu w Wielkiej Brytanii.

W nocy z 24 na 25 października 1942 r. 71 samolotów z 1. i 3. Grupy Bomber Command, 25 *Halifaxów*, 23 *Stirlingi* i 23 *Wellingtony* w asyście grupy Pathinderów (samolotów wskazujących cele) z 8. Grupy Bomber Command, wystartowało do kolejnego ataku na Mediolan. Tym razem jednak zła pogoda w rejonie celu sprawiła, że jedynie 39 samolotów faktycznie zbombardowało miasto. Stracono 6 samolotów bombowych, 2 *Stirlingi* i 4 *Wellingtony*.

Do kolejnego nalotu na Genuę doszło w nocy z 6 na 7 listopada 1942 r. Tym razem do misji wystartowały 72 samoloty *Lancaster* z 5. Grupy Bomber Command. Większość bomb spadła na dzielnice mieszkaniowe miasta, pogłębiając nastrój przygnębienia i strachu. W nalocie utracono dwa samoloty. Z 7 na 8 listopada 1942 r. RAF ponownie uderzył na Genuę. Tym razem do ataku ruszyły siły w składzie 85 bombowych *Lancaster*, 45 *Halifax*, 39 *Stirling* i 6 *Wellington*. Straty wyniosły sześć bombowców – 4 *Halifax*, 1 *Lancaster* i 1 *Wellington*. Nie ma danych o zniszczeniach, ale lotnicze aparaty fotograficzne rejestrujące skutki uderzenia zamontowane na niektórych samolotach bombowych pokazały, że większość bomb ulokowano w celu. Dwa kolejne naloty na Genuę przeprowadzono w nocy z 13 na 14 listopada 1942 r. (67 samolotów *Lancaster* z 5. Grupy oraz 9 *Stirlingów* z 8. Grupy Bomber Command) oraz z 15 na 16 listopada 1943 r., tym razem siłami 40 samolotów bombowych *Halifax* z 4. Grupy, 27

Samolot bombowy Short *Stirling* I ze składu 149. Dywizjonu RAF, który 28 listopada 1942 r. brał udział w nalocie na Turyn. Malował Robert Grzywiński

Fiat CR.42CN (Caccia Notturni) – nocny samolot myśliwski wyposażony w przyrządy do lotów bez widoczności, tłumiki płomieni na rurach wydechowych i reflektor do lądowania.

Lancaster z 5. Grupy i 11 *Stirling* – wskazujących cele, z 8. Grupy Bomber Command. W obu tych uderzeniach nie utracono ani jednego samolotu. W Genui głównym celem była dzielnica przemysłowa i port. Ponownie jednak wiele bomb spadło na dzielnice mieszkaniowe.

Dwa kolejne ciosy spadły na Turyn. W nocy z 18 na 19 listopada 1942 r. miasto zaatakowało 77 czterosilnikowych bombowców RAF, bez strat własnych. Straty przeciwnika to 42 mieszkańców zabitych i 72 rannych, trafiono też zakłady Fiata. Natomiast w nocy z 20 na 21 listopada 1942 r., Turyn zaatakowały aż 232 samoloty bombowe – 86 *Lancaster*, 54 *Wellington*, 47 *Halifax* i 45 *Stirling*. Był to największy w owym okresie nalot na Włochy. Straty były stosunkowo niewielkie i wyniosły trzy bombowce: 1 *Halifax*, 1 *Stirling* i 1 *Wellington*. W czasie drugiego nalotu zginęło 117 mieszkańców miasta. Przez dwie noce Turyn zaatakowało więcej samolotów bombowych, niż przez pierwsze 28 miesięcy wojny! Ale to nie koniec. Ponowny atak na Turyn nastąpił w nocy z 28 ma 29 listopada 1942 r., znów w sile 228 bombowców, w tym 117 *Lancaster*, 47 *Stirling*, 45 *Halifax* i 19 *Wellington*. Straty to dwa samoloty bombowe *Stirling* i jeden *Wellington*. Straty wśród ludności cywilnej osiągnęły 67 zabitych i 83 rannych. Trafiono też Królewski Arsenał, czyniąc w nim poważne zniszczenia. Noc później 3. Grupa Bomber Command przeprowadziła nieco słabszy nalot na Turyn, siłami 29 bombowców *Stirling* i 7 *Lancaster*.

Oba miasta północnych Włoch, Turyn i Genua, nie zaznały spokoju także w kolejnych miesiącach. W nocy z 8 na 9 grudnia 1942 r. Turyn zaatakowały 133 samoloty bombowe i wskazujące cele z 5. Grupy Bomber Command. W sumie nad miastem pojawiło się 108 *Lancasterów*, 9 *Halifaxów*, 9 *Wellingtonów* i 7 *Stirlingów*. Samoloty oznaczania celów sprawiły się bardzo dobrze i większość bomb spadła na obiekty przemysłowe. Część trafiła jednak w dzielnice mieszkaniowe, łącznie w Turynie zginęło 212 osób, a 111 dalszych zostało rannych. Brytyjskie straty to tylko 1 *Lancaster*. Kolejnej nocy na Turyn znów spadło potężne uderzenie lotnicze. Miasto zaatakowało 227 samolotów, w tym 115 *Lancasterów*, 47 *Halifaxów*, 40 *Wellingtonów* i 25 *Stirlingów*. Straty wyniosły dwa samoloty bombowe *Wellington* i jeden *Lancaster*. W tym nalocie zginęło 73 mieszkańców miasta, 99 odniosło rany. W nocy z 11 na 12 grudnia 1942 r. znów zbombardowano Turyn, tym razem z wykorzystaniem 82 samolotów: 48 *Halifaxów*, 20 *Lancasterów*, 8 *Stirlingów* i 6 *Wellingtonów*, z 1., 4. i 5. Grupy Bomber Command. Stracono trzy samoloty bombowe *Halifaxy* i jednego *Stirlinga*, ale zamiast Turynu, w skutek złej pogody, zbombardowano okoliczne wioski. Był to ostatni nalot na Włochy w 1942 r. W działaniach nastąpiła przerwa.

U progu 1943 r. w Afryce Północnej zacięty opór stawiały głównie Niemcy. Morale Włochów uległo poważnemu załama-

Ostatnie chwile przed startem nocnych samolotów myśliwskich Fiat CR.42 Falco (na pierwszym planie) i Caproni-Vizzola F.5 na przechwycenie kolejnego brytyjskiego nalotu bombowego na jedno z miast włoskich.

Skutki nocnego nalotu bombowego Bomber Command na jedną z włoskich rafinerii ropy naftowej (Porto Marghera).

niu, przede wszystkim z powodu klęsk na wszystkich frontach. Decydujące znaczenie miała tu chyba jednak klęska pod Stalingradem, a nie pod El Alamein. W Związku Radzieckim do niewoli dostało się dziesiątki tysięcy Włochów, wielu innych poległo. Dość powiedzieć, że z 227 000 żołnierzy wysłanych przez Włochy na front wschodni, do kraju wróciło tylko 77 000. Dodatkowo naloty na Turyn i Genuę pokazały, że i cywile nie są bezpieczni. Zapanował ogólny nastrój przygnębienia i duch walki włoskich żołnierzy załamał się. Trudno powiedzieć, w jakim stopniu przyczyniły się do tego brytyjskie naloty na północne Włochy, ale na pewno miały w tym swój istotny udział.

Bombardowania północnych Włoch wznowiono w lutym 1943 r. W nocy z 4 na 5 lutego 1943 r., po dwóch miesiącach przerwy, na Turyn znów wyruszyło 188 samolotów bombowych, w tym 77 *Lancaster*, 55 *Halifax*, 50 *Stirling* i 6 *Wellington*. Cel odnalazło i zbombardowało 156 z nich. Na walentynki Włosi otrzymali kolejny prezent – w nocy z 14 na 15 lutego 1943 r. 142 samoloty bombowe *Lancaster* z 1., 5. i 8. Grupy Bomber Command zbombardowały Mediolan, po raz pierwszy od października 1942 r. Nie są znane efekty nalotu, ale tym razem użyto głównie bomb zapalających. Łuny pożarów nad Mediolanem były widoczne z odległości nawet 150 km. Jak zwykle słaba włoska obrona powietrzna zdołała zestrzelić jedynie 2 bombowce *Lancaster*. Inny *Lancaster* zaatakowany przez samolot myśliwski CR.42 *Falco* zapalił się, ale załoga zdołała ugasić pożar, choć jeden z członków załogi wyskoczył ze spadochronem (myśląc, że wydano rozkaz do opuszczenia samolotu). Pomimo ciężkich uszkodzeń i poważnie rannych strzelców pokładowych, pilot sierż. I. H. Hazard, doprowadził okaleczonego *Lancastera* do bazy w Anglii.

Po dwóch nalotach znów nastąpiła przerwa w działaniach przeciwko Włochom i dopiero w nocy z 13 na 14 kwietnia 1943 r. 208 samolotów bombowych *Lancaster* i 3 *Halifax* zaatakowały doki i port w La Spezia. Miasto to było bombardowane przez RAF po raz pierwszy. Zniszczenia w porcie, w stoczniach oraz w dzielnicy portowej były znaczne. Brytyjczycy stracili cztery bombowce *Lancaster*, trzy inne uszkodzone lądowały w Afryce Północnej. Po naprawach, kilka dni później, powróciły one do baz w Anglii. W nocy z 18 na 19 kwietnia 1943 r. nalot na La Spezia powtórzono siłami 173 samolotów bombowych *Lancaster* i 5 *Halifax*. Tym razem jednak zamiast w port i stocznie, bomby posypały się na północ od celu, przypadkowo, ale za to kompletnie niszcząc węzeł kolejowy w La Spezia i okoliczne dzielnice mieszkaniowe.

Przez pierwszą połowę 1943 r. na Włochy wysłano jedynie cztery wyprawy bombowe. Kolejny, piąty nalot, przeprowadzono dopiero w lipcu 1943 r. W nocy z 13 na 14 lipca 295 samolotów *Lancaster* z 1., 5. i 8. Grupy Bomber Command zbombardowało Turyn. Bomby w większości spadły na przemysłowe i mieszkaniowe dzielnice tuż na północ od ścisłego centrum Turynu. Łącznie na miasto spadło aż 900 ton bomb, zniszczenia były olbrzymie. Straty wyniosły aż 13 bombowców *Lancaster*, w większości zestrzelonych przez niemiecką obronę powietrzną nad Francją. W noc z 16 na 17 lipca 1943 r. nad Włochami pojawił się niewielki nalot 18 samolotów bombowych *Lancaster*, spośród których zaledwie 7 odnalazło cel – stację kolejową w Cislago. Zbombardowały ją dość celnie, ale uderzenie to trudno nazwać znaczącym.

Pomimo tak słabej aktywności brytyjskiego lotnictwa bombowego we Włoszech w pierwszej połowie 1943 r. (Amerykanie zaczęli atakować cele strategiczne we Włoszech dopiero w lipcu 1943 r.), w lipcu i sierpniu morale Włochów załamało się. Swój poważny wkład miał jednak amerykański dzienny nalot na Rzym, przeprowadzony potężnymi siłami 19 lipca 1943 r. Podupadające nastroje społeczeństwa zostały odpowiednio wykorzystane, a emocje „podgrzane". Szok mieszkańców samej stolicy, przerażenie władz państwa, które na własne oczy i uszy mogły przekonać się o sile oddziaływania strategicznego lotnictwa bombowego stały się impulsem do wydarzeń, w wyniku których obalono

Zakłady motoryzacyjne Fiata w Turynie pod bombami brytyjskiego lotnictwa bombowego.

Samolot bombowy Avro *Lancaster* ze składu 207. Dywizjonu RAF, 5. Grupa Bomber Command, lotnisko Bottesford, maj 1942 r. Malował: Robert Gretzyngier

Benito Mussoliniego i podpisano akt kapitulacji Włoch.

Konferencja „Trident"

12 maja 1943 r. w Waszyngtonie zaczęła się konferencja brytyjsko-amerykańska „Trident", na której premier Wielkiej Brytanii, Winston S. Churchill i prezydent Stanów Zjednoczonych, Franklin D. Roosvelt, mieli zdecydować o dalszym strategicznym kierunku działania na Europejskich Teatrach Wojny, po zajęciu Sycylii. Winston Churchill skłaniał się ku: „wyeliminowaniu Włoch z wojny jakimkolwiek dostępnym sposobem, który wydaje się być najlepszym". Rozwiązanie to – według Churchilla – niosło ze sobą wiele korzyści. Wyeliminowanie Włoch z wojny mogło skłonić Turcję do współpracy z Aliantami (np. udostępnić swoje bazy dla bombowców atakujących zagłębie naftowe w Ploeszti). Ponadto zmusiłoby to Niemców do przerzucenia części swoich sił z frontu wschodniego do Włoch oraz do okupacji Grecji i Jugosławii (dotąd okupowanych przez jednostki włoskie), co znacznie odciążyłoby Rosjan. Takie rozwiązanie oczyściloby też basen Morza Śródziemnego z wrogich okrętów otwierając swobodę żeglugi i umożliwiając przerzucenie własnych jednostek floty na inne teatry działań wojennych. I wreszcie, utrata najważniejszego sojusznika w Europie poważnie nadszarpnęłaby morale Niemiec. Jednakże prezydent Roosevelt uważał, że droga do serca Niemiec prowadzi przez równiny północno-zachodniej Europy (Francję, Beneluks, północno-zachodnie Niemcy), a nie przez Apeniny i Alpy. Uderzenie na Włochy mogło zaś spowodować zaangażowanie znacznych własnych sił, rozproszenie wysiłków i wydrenowanie zasobów z głównego kierunku działania na przyszłym froncie zachodnim.

Brytyjczycy jednak nalegali. Jednocześnie Churchill stwierdził, że same strategiczne ataki lotnicze mogą wyeliminować Włochy z wojny, ale nie należy polegać wyłącznie na nich. Dlatego nalegał na wysadzenie desantu na Półwyspie Apenińskim. Jednocześnie sztabowcy przygotowali różne warianty dalszych kierunków uderzeń na Włochy: na Półwyspie Apenińskim pod Villa San Giovanni na wprost Mesyny na Sycylii, czyli najkrótszą trasą z Sycylii na Półwysep Apeniński (operacja „Buttres"), nieco dalej na północny wschód – pod Crotone od południowej strony „buta" (operacja „Goblet"), pod Tarentem (operacja „Musket"), na Sardynii (operacja „Brimstone") lub na Korsyce (operacja „Firebrand"). Ostatecznie ustalono, że po planowanej operacji „Husky" zostanie wysadzony desant na Półwyspie Apenińskim, ale dokładne jego miejsce ustali Churchill z generałami Dwightem Eisenhowerem, Georgem Marshallem i marszałkami Sir Alanem Brooke oraz Sir Arthurem Tedderem, w czasie ich spotkania w końcu maja w Afryce Północnej. Jednak plany ataku na Półwysep Apeniński przeciągnęły się do lipca i w końcu w ostatnich dniach lipca 1943 r. zapadła decyzja o realizacji operacji „Avalanche" – lądowania pod Salerno po zachodniej stronie południowej części Półwyspu Apenińskiego. Przeprowadzono też dwa lądowania wspomagające – pod Tarentem (operacja „Slapstick") i w Kalabrii (operacja „Baytown").

Zaplanowano też działania lotnictwa. Ustalono, że priorytetem będzie wywalczenie powietrznej przewagi w rejonie Sycylii, a następnie nad Półwyspem Apenińskim. W ramach tego zadania siły uderzeniowe alianckiego lotnictwa miały głównie atakować włoskie i niemieckie lotniska. Drugim głównym zadaniem sił lotniczych miało być paraliżowanie szlaków komunikacyjnych, przede wszystkim kolejowych, którym płynęło większość zaopatrzenia i uzupełnień dla wojsk. I dopiero na trzecim miejscu ulokowano strategiczne bombardowania Włoch, zmierzające do osłabienia włoskiego morale.

W końcu pierwszej dekady lipca 1943 r. ustalono, że w ramach lotniczej izolacji rejonu działań bojowych należy zaatakować także węzeł kolejowy w Rzymie. Jednak dla gen. Eisenhowera miał to być nie tylko atak ukierunkowany na paraliżowanie szlaków komunikacyjnych. Przede wszystkim uderzenie miało wywołać głęboki efekt psychologiczny wśród mieszkańców stolicy Włoch, w samym ich sercu, w głównym ośrodku władzy.

Decydujące uderzenie 19 lipca 1943 r.

Amerykańskie lotnictwo bombowe, zgrupowane początkowo w 9. Armii Lotniczej, a później w 12. Armii Lotniczej, podjęło bombardowania obiektów w południowych Włoszech już w styczniu 1943 r. Obiektami ataków były porty w Palermo, Katanii i Mesynie na Sycylii oraz porty i węzły kolejowe w Neapolu, Crotone, Foggia, Grataglia, San Giovanni i Reggio we Włoszech. Równolegle zwalczano też żeglugę, więc celem tych ataków był paraliż komunikacji w relacji Włochy – Afryka Północna. Nie były to więc ataki na cele strategiczne, czyli takie których zniszczenie wprost prowadzi do osiągnięcia zwycięstwa, lecz uderzenia

Samolot bombowy Short *Stirling* I ze składu 7. Dywizjonu RAF sfotografowany w trakcie podwieszania kombinacji bomb burzących i zapalających

w ramach lotniczej izolacji, na skalę operacyjną czyli izolacji w obszarze teatru działań wojennych. Ów paraliż komunikacyjny tworzył bowiem dogodne warunki wojskom Aliantów do prowadzenia działań bojowych w Afryce Północnej, co pozwoliło im na pomyślne prowadzenie operacji oczyszczenia Afryki Północnej z wojsk Osi, a następnie przygotowania i przeprowadzenia operacji lądowania na Sycylii, i w końcu na Półwyspie Apenińskim. Do ataków w ramach lotniczej izolacji były używane zarówno bombowce lekkie i średnie (dwusilnikowe), w tym A-20G *Havoc* z 47. Grupy Bombowej, *B-25 Mitchell* z 12., 310., 321. i 340. Grupy Bombowej (wszystkie dotąd wymienione z 9. Armii Lotniczej) oraz B-26 *Marauder* z 17. 319. i 320. Grupy bombowej, jak i bombowce ciężkie (czterosilnikowe): B-17 *Flying Fortress* z 2., 97., 99. i 301. Grupy Bombowej oraz B-24 *Liberator* z 98. i 376. Grupy Bombowej (z 12. Armii Lotniczej).

We Włoszech amerykańskie bombowce z 9. i 12. Armii Lotniczej atakowały też i inne cele. Były to głównie lotniska na Sycylii, w południowej części Włoch oraz na Sardynii. Ale znów nie można ataków na lotniska zaliczyć do ataków strategicznych, lecz do działań w ramach walki o panowanie w powietrzu, by stworzyć dogodne warunki operowania własnego lotnictwa, które mogło owo panowanie w powietrzu skonsumować na wsparcie wojsk, lotniczą izolację i na ataki strategiczne właśnie.

Wspomniano tu o 9. i 12. Armii Lotniczej, bowiem wiosną 1943 r. przez pewien czas obie armie działały równolegle w Afryce Północnej, nim 9. Armię Lotniczą przerzucono w czerwcu 1943 r. do Wielkiej Brytanii, a część jej sił wcielono do 12. Armii Lotniczej. Strategiczna 15. Armia Lotnicza powstała we Włoszech dopiero w listopadzie 1943 r. i w opisanych tu wydarzeniach jej dowództwo udziału nie brało.

Samolot myśliwski Fiat CR.42 *Falco* ze składu 377. Squadriglia Autonomo Caccia Notturni. Malował: Robert Gretzyngier

W istocie pierwszym nalotem, który można uznać za strategiczny, był atak na Rzym przeprowadzony siłami aż 541 bombowców USAAF, 19 lipca 1943 r. Był to zarazem atak decydujący, bowiem zainicjował wydarzenia, opisane dalej.

Pomysł dokonania tego uderzenia narodził się 11 lipca 1943 r., po tym jak Pantelaria – poddana ciężkim bombardowaniom lotniczym w ramach przygotowań do operacji „Corkscrew" (zdobycia wyspy) – została zajęta bez jednego wystrzału. Obrońcy wyspy, umęczeni potężnymi atakami lotniczymi prowadzonymi od 1 do 10 czerwca 1943 r. oraz jednym ostrzałem przeprowadzonym przez Royal Navy 8 czerwca, wywiesili białą flagę na sam widok zbliżających się okrętów desantowych. To dało do myślenia alianckim dowódcom, którzy uznali, że morale Włochów jest na tyle niskie, że seria silnych uderzeń lotniczych może je ostatecznie załamać. Jak się okazało, mieli rację.

Głównym celem ataku bombowego były dwie wielkie stacje kolejowe, w tym część pasażerska i olbrzymie towarowe stacje przeładunkowe wraz z lokomotywowniami, warsztatami kolejowymi i zapleczem. Z punktu widzenia sztuki wojennej był to element paraliżowania komunikacji, a więc lotnicza izolacja, a nie ataki na obiekty strategiczne. Jednak w samym założeniu miała to być gigantyczna demonstracja siły, ukierunkowana na zastraszenie mieszkańców Rzymu oraz na pokaz możliwości uderzeniowych, skierowany do króla Wiktora Emanuela, Papieża Piusa VI, Wielkiej Rady Faszystowskiej i jej przewodniczącego księcia Dino Grandi oraz do samego Benito Mussoliniego i jego rządu. Dla wszystkich tych ważnych osób i instytucji, a także dla mieszkańców Rzymu nalot był wielkim szokiem.

Do uderzenia przygotowano się bardzo starannie. Jako obiekty ataku wybrano dwie wielkie stacje kolejowe z ich rozległym systemem torowym, rampami przeładunkowymi, wagonowniami, lokomotywowniami i warsztatami napraw taboru kolejowego: San Lorenzo i Littorio. Littorio (obecnie jest to Nuovo Salario Termini) to olbrzymia stacja towarowa wraz z dużym zapleczem przeładunkowym po północnej stronie i lokomotywownią po południowej, położona w północnej części Rzymu, na wschodnim brzegu rzeki Tyber. Natomiast dworzec i stacja kolejowa San Lorenzo to główny dworzec kolejowy w Rzymie, leżący w samym centrum, mniej więcej cztery kilometry na wschód od Watykanu. Do ataku na stację

Samoloty bombowe Avro *Lancaster* ze składu 50. Dywizjonu RAF, 5. Grupa Bomber Command, lotnisko Swinderby, sierpień 1942 r.

Pomimo słabej aktywności brytyjskiego lotnictwa bombowego we Włoszech w pierwszej połowie 1943 r. (Amerykanie zaczęli atakować cele strategiczne dopiero w lipcu 1943 r.) w lipcu i sierpniu morale Włochów załamało się.

towarową Littorio wydzielono aż pięć grup bombowych B-24 *Liberator*. Były to 44. Grupa Bombowa (28 B-24 *Liberator* z ośmioma bombami 227 kg każdy), 93. Grupa Bombowe (23 B-24 *Liberator* z dziewięcioma – dziesięcioma bombami 227 kg każdy), 98. Grupa Bombowa (25 B-24 *Liberator* z ośmioma – dziesięcioma bombami 227 kg każdy), 376. Grupa Bombowa (20 B-24 *Liberator* z ośmioma – dziesięcioma bombami 227 kg każdy) i 389. Grupa Bombowa (28 B-24 *Liberator*, większość z dziesięcioma bombami 135 kg każdy). Łącznie do ataku ruszyły 143 samoloty bombowe B-24 *Liberator*, z czego 124 zrzuciły bomby na cel: 851 bomb 227 kg i 274 bomb 135 kg. Tuż obok, po zachodniej stronie stacji przeładunkowej znajdowało się lotnisko Littorio, obecnie znane jako Roma-Urbe Aeroporto. Stało się ono celem ataku 321. i 340. Grupy Bombowej, wyposażonych w samoloty bombowe (dwusilnikowe) B-25 *Mitchell*. Do ataku na stację San Lorenzo wyznaczono 2., 97., 99. i 301. Grupę Bombową, wystawiających łącznie 149 bombowców B-17 *Flying Fortress*. Lotnisko Ciampino, znajdujące się mniej więcej dwanaście kilometrów od centrum Rzymu po południowo-wschodniej stronie miasta było celem ataku dla 17., 319. i 320. Grupy Bombowej, na samolotach (dwusilnikowych) B-26 *Marauder*. Grupy średnich bombowców wystawiły po około trzydzieści samolotów do ataku (łącznie 153 średnie bombowce), wszystkie uzbrojone w bomby odłamkowe małego wagomiaru (dziewięć kilogramów) w ilości po 110-120 na samolot B-26 *Marauder* i nieco mniej w B-25 *Mitchell*. Eskortę stanowiło 96 dwusilnikowych samolotów myśliwskich P-38 *Lightning*, głównie z 1. Grupy Myśliwskiej. W czasie planowania misji dokładnie ułożono plan ataku z odpowiednimi, ale maksymalnie skróconymi czasami wyjścia na cel poszczególnych formacji bombowych. Załogi przez tydzień studiowały zdjęcia lotnicze Rzymu z zaznaczonymi celami i obiektami szczególnie chronionymi. Wśród nich był przede wszystkim Watykan, a także główne zabytki Rzymu.

Samo uderzenie przebiegło wyjątkowo gładko. Samoloty wystartowały z lotnisk z Tunezji i wykonały długi lot nad morzem do Rzymu. Straty były bardzo niewielkie, tylko jeden B-25 *Mitchell* i jeden B-26 *Marauder* zestrzelone przez niemieckie myśliwce operujące z Włoch. Ciężkie bombowce w ogóle nie poniosły strat. Zniszczenia w samym mieście były natomiast potężne. Bombardowania ogólnie były bardzo celne. Oba główne obiekty, stację towarową oraz główny rzymski dworzec dosłownie obrócono w perzynę. Na stacji Littorio było wiele cystern z paliwem, które zapaliły się wywołując gwałtowne pożary nie tylko w obrębie samej stacji, ale w najbliższej okolicy. Część 227 kg bomb spadło też na okolice stacji, w tym na pobliskie lotnisko, ale także na domy mieszkalne i inne budynki. Także i w mieście bomby wywołały liczne pożary.

Oficjalnie w czasie nalotu zginęło 717 mieszkańców Rzymu, jednak są to oficjalne dane ówczesnego rządu Włoch i dzisiejsze szacunki mówią o co najmniej 1500-2000 zabitych. Niezależnie jednak od ilości ofiar, mieszkańcy miasta przeżyli szok. Antywojenne i antyfaszystowskie nastroje były wszechobecne. W Rzymie nie było dostaw wody, bowiem uszkodzono system wodociągowy. Nikt nie pomagał służbom miejskim w gaszeniu pożarów i sprzątaniu gruzów. W wielu miejscach miasta gromadzili się ludzie, ignorując nakazy policji do rozejścia się. Kiedy dzień po bombardowaniu Papież Pius VI odwiedził zbombardowane rejony miasta i uszkodzoną bombami Bazylikę

San Lorenzo, wokół niego zebrał się tłum skandując Pace!, Pace! (pokój) i Aiuta! Aiuta! (pomóż). W wyniku tego Pius VI, urodzony i wychowany w Rzymie, zdecydował się na interwencję w Episkopacie Włoch, by wywrzeć naciski na włoskie władze w celu zawarcia pokoju.

Odwiedzającego miejsca bombardowań króla Wiktora Emanuela III także przywitał protestujący tłum, ale tym razem wykrzykiwano Cornuto! Cornuto! (rogacz) pod adresem króla, co miało być aluzją nie do jego prowadzenia się, ale obelgą za to, że pozwolił Mussoliniemu doprowadzić Włochy do tego stanu. Rozgorączkowany tłum na widok królewskiej córki zaczął wrzeszczeć Putana! Putana! (k.. rwa), w tym samym kontekście. Król był wstrząśnięty i głęboko przygnębiony. Pod wpływem emocji wyznał swemu adiutantowi, gen. Paolo Puntoni, że nadszedł czas odsunąć Benito Mussoliniego od władzy. To właśnie ten nalot przelał czarę goryczy króla.

Szkolenie pilotów lotnictwa myśliwskiego Luftwaffe do walki z alianckimi wyprawami bombowymi (Sycylia lato 1943 r.).

Dzień później – początek końca

Akurat 19 lipca 1943 r. Adolf Hitler spotkał się z Benito Mussolinim w Feltre we Włoszech. Wiedział, że jego faszystowski kolega się waha i przekonywał go, by Włochy wytrwały u boku Niemiec, by kontynuowały wojnę. Czuł, że włoski sojusznik jest niepewny.

Kiedy Benito Mussolini wrócił do Rzymu 20 lipca 1943 r., jego także zszokował rozmiar zniszczeń w stolicy. Spotkanie z głównodowodzącym Sił Zbrojnych Włoch (Comando Supremo) gen. Vittorio Ambrosini zakończyło się sugestią Ambrosiniego, by Mussolini złożył rezygnację z zajmowanych stanowisk państwowych. Benito Mussolini zareagował wyrzuceniem generała za drzwi. Jednak było jasne, że jego władza jest coraz słabsza. Co gorsza, podobną sugestię Mussolini usłyszał tego samego dnia od swojego formalnego zwierzchnika – Króla Wiktora Emanuela III.

Tymczasem minister sprawiedliwości Dino Grandi, jeden z najwierniejszych towarzyszy Benito Mussoliniego z poprzednich lat, a obecnie jeden z liderów opozycji przeciwko niemu, zaczął zbierać podpisy pod petycją wzywającym do przekazania władzy politycznej i zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w ręce Króla. 24 lipca 1943 r. doszło w Rzymie do zebrania Wielkiej Rady Faszystowskiej, na której doszło do kłótni pomiędzy generałami, a Mussolinim, który oskarżał wojsko o tchórzostwo, a dowódców o nieudolność. Sprzeczka była niezwykle ostra, a w pewnym momencie leciwy generał Emilio De Bono zaczął wygrażać Mussoliniemu z pistoletem w ręku. W końcu Mussolini zgodził się na głosowanie nad petycją, co wskazywało na jego bardzo słabą pozycję w Wielkiej Radzie Faszystowskiej. W dodatku petycja przeszła dziewiętnastoma głosami za, przeciwko było siedem, przy dwóch wstrzymujących się. Mimo to Mussolini nie przyjął jej do realizacji i zamknął posiedzenie o godzinie 2.30 nad ranem 25 lipca 1943 r. Nie został aresztowany tylko dlatego, że sali obrad pil-

Chociaż amerykańskie lotnictwo bombowe podjęło ataki na obiekty w południowych Włoszech już w styczniu 1943 r., to w istocie pierwszym nalotem, który można uznać za strategiczny, był atak na Rzym z 19 lipca 1943 r. Był to zarazem nalot decydujący, który uruchomił ciąg zdarzeń, które doprowadziły Włochy do kapitulacji

Samolot bombowy Consolidated B-24D *Liberator* (BuNo 41-23659) ze składu 343. Dywizjonu 98. Grupy Bombowej (12. Armia Lotnicza USAAF), który 24 lutego 1943 r. brał udział w nalocie na Neapol. Malował: Robert Gretzyngier

nowało sześćdziesięciu wiernych funkcjonariuszy jego gwardii przybocznej *Moschettieri del Duce*.

Jednak król Wiktor Emanuel III podjął decyzję. Nakazał aresztowanie Mussoliniego. Dino Grandi za pośrednictwem gen. Ambrosini polecił aresztowanie Mussoliniego nowemu dowódcy Karabinierów, gen. mjr. Angelo Ceriga (jego poprzednik, gen. por. Azzolino Hazon zginął w czasie bombardowania Rzymu 19 lipca 1943 r.), który podjął się tego zadania. Aresztowanie planowano na 26 lipca 1943 r., w czasie rutynowego, poniedziałkowego spotkania Benito Mussoliniego z królem, jednak Mussolini ułatwił sprawę, prosząc o audiencję króla w niedzielę, 25 lipca 1943 r. Został więc aresztowany dzień wcześniej przed siedzibą królewską w Villa Savoir. Tego samego dnia król rozwiązał Wielką Radę Faszystowską. Wieczorem przed siedzibą królewską zebrał się tłum mieszkańców Rzymu, wiwatując: niech żyje król! Benito Mussolini został obalony.

26 lipca 1943 r. nowym premierem Włoch został marszałek Pietro Badoglio. Początkowo Benito Mussolini przebywał w areszcie na wyspie Ponza, następnie przeniesiono go na wyspę La Maddalena. W końcu, z obawy o odbicie go przez Niemców (co faktycznie nastąpiło 12 września 1943 r.),Benito Mussolini został przewieziony do górskiego ośrodka wczasowego Campo Imperatore w Apeninach (w łańcuchu Abruzzów) na wschód od Rzymu, gdzie był przetrzymywany pod silną strażą i w ścisłej tajemnicy.

Włochy kapitulują

Sztab gen. D. Eisenhowera dowiedział się o upadku Mussoliniego dzień później, 26 lipca 1943 r. Dość szybko podjęto decyzję, aby w tej sytuacji przyśpieszyć lądowanie na Półwyspie Apenińskim, by zastosować dodatkowy środek nacisku na Włochy, a ponadto by zająć jak największe terytorium, nim Niemcy przerzucą swoje siły wzmocnienia do Włoch. Jednocześnie D. Eisenhower zwrócił się do swoich przełożonych o zgodę na ogłoszenie przez radio dziesięciopunktowej propozycji kapitulacji Włoch, w ramach której Włosi mieli złożyć broń, zmusić Niemców do opuszczenia ich terytorium, przekazać Aliantom wszystkich swoich jeńców, skierować jednostki morskie Regia Marina do alianckiego portu, gdzie zostałyby one rozbrojone oraz zezwolić Aliantom na okupację Sardynii. Dodatkowo Churchill i Roosevelt zażądali, by w propozycji kapitulacji znalazł się punkt o przekazaniu Aliantom Mussoliniego i innych przywódców faszystowskich, jako zbrodniarzy wojennych. Ostatecznie uzgodniony komunikat, w formie apelu do ludności Włoch, został wyemitowany 29 lipca 1943 r. Komunikat był dość ogólnikowy i nie zawierał wszystkich żądań Aliantów. Tymczasem obaj zachodni przywódcy konsultowali ze sobą przygotowanie ostatecznych warunków kapitulacji Włoch, które miały być przedstawione marszałkowi Badoglio.

Tymczasem Badoglio ogłosił stan wyjątkowy we Włoszech, starając się zapanować nad sytuacją. Jednak król i Badoglio początkowo ogłosili, że Włochy pozostaną państwem Osi. Chcieli w ten sposób zyskać na czasie, by wysondować u Aliantów możliwe warunki zawieszenia broni. W Rzymie wybuchły zamieszki, aby je stłumić trzeba było skierować do miasta dwie dywizje, przekazane bezpośrednio pod dowództwo ministrowi wojny, gen. bryg. rez. Antonio Sorice. Do sierpnia wokół Rzymu znalazły się dwie włoskie dywizje pancerne, 131. *Centauro* i 132. *Ariete*, jedna zmotoryzowana – 103. *Piacenza* oraz dwie piechoty – 12. *Sassari* i 21. *Granatieri*.

Kiedy rokowania pokojowe nie nastąpiły, Alianci stracili cierpliwość. Gen. Eisenhower 2 sierpnia 1943 r. polecił wznowić bombardowanie węzłów kolejowych we Włoszech, pierwszym celem miał być Neapol i ponownie Rzym. Drugie uderzenie na Rzym planowane na 3 sierpnia 1943 r. zostało jednak odwołane w ostatniej chwili, bowiem marszałek Badoglio poprosił Aliantów o określenie warunków, przy których Rzym miałby zostać uznany za miasto otwarte. Warunki uzgodniono i 15 sierpnia 1943 r. Rzym został oficjalnie ogłoszony miastem otwartym. Do kapitulacji Włoch stolica państwa nie była już więcej bombardowana.

Tymczasem o spotkanie z Badoglio zaczął zabiegać także Adolf Hitler. Spotkanie

Zniszczony przez jeden z nalotów amerykańskiego lotnictwa bombowego na Włochy kościół w Mediolanie.

8 września 1943 r. fakt zawieszenia broni podano do publicznej wiadomości. I wreszcie 29 września 1943 r. na Malcie podpisano porozumienie pokojowe (warunkową kapitulację) pomiędzy Aliantami i Włochami. Na zdjęciu wrakowisko włoskich samolotów myśliwskich Fiat G.50 *Freccia*.

miało się odbyć w Tarvis we Włoszech, tuż przy granicy z Austrią, ale Hitler odmówił wjazdu na teren Włoch, obawiając się o własne bezpieczeństwo. Jednakże Niemcy zaczęli pośpiesznie przerzucać swoje jednostki do Włoch. Na południe ruszyła 26. Dywizja Pancerna, ale dwie dywizje piechoty, 44. i 305., zostały zatrzymane na północy kraju, gdzie odmówiono im transportu kolejowego. W rejon Rzymu przerzucono jednak drogą powietrzną 2. Dywizję Spadochronową. Wkrótce też do Włoch zaczęło wkraczać coraz więcej niemieckich związków taktycznych i stopniowo posuwały się one na południe.

Tymczasem objęcie urzędu ministra spraw zagranicznych przez Raffaele Guariglia, co nastąpiło 29 lipca 1943 r., dało nowy impuls do podjęcia rokowań z Aliantami. Nowego ministra, który założył, że należy podjąć rozmowy o zawieszeniu broni, poparł gen. Ambrosini. Marszałek Badoglio musiał więc się ugiąć pod presją, choć wciąż starał się lawirować pomiędzy Niemcami a Aliantami. Kanałem, który zamierzano wykorzystać w negocjacjach, miały być przedstawicielstwa dyplomatyczne, akredytowane przy Watykanie. Dalsze rokowania przez wysłanników z odpowiednimi pełnomocnictwami podjęto 3 sierpnia 1943 r. w Lizbonie.

Rokowania i rozmowy trwały równy miesiąc. Ostatecznie 3 września 1943 r. gen. Giuseppe Castellano, asystent generała Ambrosini, w imieniu marszałka Badoglio podpisał zawieszenie broni w Cassibile na Sycylii. Ze strony Aliantów dokument podpisał amerykański generał Walter Bedell „Beetle" Smith, szef sztabu Naczelnego Dowództwa Alianckiego w Europie, kierowanego przez gen. Eisenhowera. 8 września 1943 r. fakt zawieszenia broni podano do publicznej wiadomości. I wreszcie 29 września 1943 r. na Malcie podpisano porozumienie pokojowe (warunkową kapitulację) pomiędzy Aliantami i Włochami. Uroczystość odbyła się na pokładzie okrętu liniowego HMS *Nelson*. Ze strony włoskiej pokój podpisał marszałek Pietro Badoglio, a ze strony Aliantów, generał Eisenhower.

Niemcy nie pogodzili się ze „zdradą" Włoch i wprowadzili swoje jednostki wojskowe na terytorium Półwyspu Apenińskiego, praktycznie okupując swego niedawnego sojusznika. Tymczasem Włochy wypowiedziały Niemcom wojnę 12 października 1943 r., dołączając do obozu Aliantów. Jednak jak pokazały dalsze wydarzenia, nie tędy prowadziła droga do serca Niemiec i do ostatecznego zwycięstwa.

Ważne jest jednak co innego. W końcu lipca 1943 r. nadwyrężone morale Włochów załamało się całkowicie. Silne uderzenie lotnicze z 19 lipca 1943 r. na Rzym było impulsem, przysłowiową słomką, która łamie grzbiet wielbłąda, do obalenia Benito Mussoliniego i ostatecznie do podpisania kapitulacji Włoch. Jest to zapomniane i niedoceniane zwycięstwo strategicznego lotnictwa bombowego, które warto było przypomnieć. ■

Niemcy nie pogodzili się ze „zdradą" Włoch i wprowadzili swoje jednostki wojskowe na Półwysep Apeniński, praktycznie okupując swego niedawnego sojusznika. Ostatecznie 12 października 1943 r. Włochy wypowiedziały Niemcom wojnę. Na zdjęciu Król Wiktor Emanuel na Sycylii już po przejściu na stronę Aliantów.

Źródła fotografii: US Army Signal Corps, TWM, Archiwum Dokumentacji Mechanicznej.

SAMOLOT ROZPOZNAWCZY IAR-37/39

ZBIGNIEW LALAK

Na początku 1936 roku zespół inżyniera E. Carafoli w zakładach IAR w Brasov przystąpił do prac nad nowym samolotem. Konstrukcja maszyny opracowana została w oparciu o ogólnie obowiązujące tendencje. Miał to być dwupłat, o mieszanej konstrukcji ze stałym podwoziem. Szkielet kadłuba oraz konstrukcja płata były całkowicie drewniane. Kadłub został zbudowany z drewnianych wręg łączonych podłużnicami. W przedniej części, gdzie zainstalowano zbiornik paliwa oraz łoże silnika, kadłub był kryty blachą duralową. Pozostała część samolotu (kadłub i płaty) kryta była płótnem.

Samolot posiadał klasyczne usterzenie ogonowe. Stery głębokości i kierunku wyważane były masowo. Statecznik pionowy posiadał zastrzały w kształcie litery „V" oraz odciągi na górnej części. Górny płat opierał się o kadłub na czterech podporach. Maszyna posiadała podwozie wzorowane na samolocie Hs 126 z olejową amortyzacją. Samolot otrzymał oznaczenie IAR-37. IAR-37 był silnie uzbrojony. Na górnym płacie umieszczono dwa karabiny typu Browning FN kalibru 7,92 mm, strzelające poza kręgiem śmigła, z zapasem 340 naboi. Strzelec posiadał dwa karabiny typu Browning FN i mógł prowadzić ogień w górnej i dolnej półsferze. Zapas amunicji wynosił odpowiednio 200 i 100 naboi. Pod dolnym płatem zainstalowano dwa wyrzutniki bombowe dla bomb o wagomiarze 12 kg. Jako jednostkę napędową wybrano francuski silnik G-R 14K o mocy 650 KM, który miał być produkowany na licencji francuskiej pod oznaczeniem IAR I4K.

IAR-39 produkowany w zakładach SET

Prototyp samolotu z oryginalnym francuskim silnikiem został oblatany 16 lipca 1936 roku. Wyniki prób były zadowalające i ograniczono się do niewielkiej zmiany, przede wszystkim w oszkleniu kabiny załogi. Zmodyfikowano francuski silnik, który pod oznaczeniem IAR 14KIC32 miał być jednostką napędową samolotu. Silnik ten poddano jednak dalszym przeróbkom i w rezultacie uzyskano jednostkę napędową pozwalającą uzyskać moc 870 KM 14KIIC32. Samolot został skierowany do produkcji seryjnej. Maszyna została oblatana 20 stycznia 1938 roku. Seria 50 samolotów została dostarczona lotnictwu wojskowemu pomiędzy styczniem a październikiem 1939 roku.

IAR-38

Samolot został wyposażony w niemiecki silnik typu BMW 132A-1 o mocy 700 KM. Maszyna została oblatana 12 stycznia 1939 roku. Płatowiec wykazywał poprawne właściwości. Zwiększono rozpiętość górnego płata, zmieniono obrys i kształt sklepienia kabiny pilota, a także zredukowano uzbrojenie strzeleckie pozostawiając tylko jeden karabin maszynowy w górnym płacie (lewym).

W wyniku zmiany jednostki napędowej zmieniono także okapotowanie silnika, którego osłona miała charakterystyczne kroplowe osłony na popychacze. Całkowicie przekonstruowano usterzenie poziome. W kwietniu zakłady IAR otrzymały na-

stępne zamówienia na serię 75 samolotów. W 1941 roku niektóre samoloty otrzymały polskie karabiny wz. 33 wymontowane z samolotów RWD-14 *Czapla* i PWS-26. Gdy pod koniec 1939 roku produkcja seryjna silnika IIC32 była satysfakcjonująca powrócono do zamysłu użycia tej jednostki w samolocie IAR-37.

IAR-39

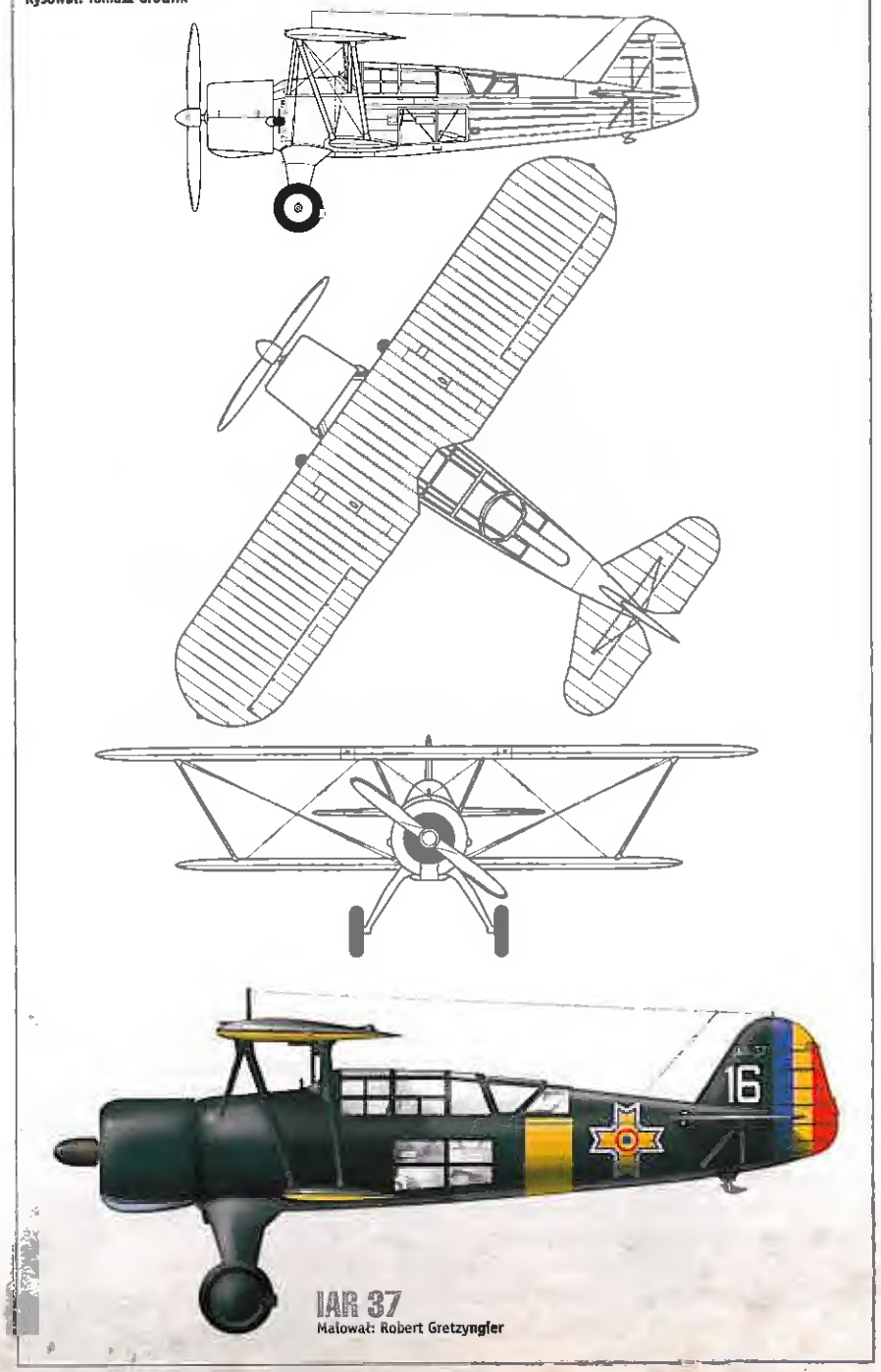
Prototyp IARa 39 został oblatany 13 marca 1940 roku. Wstępnie zamówiono serię 50 samolotów (Nr 1-50). W kwietniu zakłady IAR przystąpiły do produkcji seryjnej. Samolot IAR 39 po raz pierwszy miał zabierać 144 bomb przeciwpiechotnych. Bomby były instalowane na wyrzutnikach pod dolnym płatem. Do przenoszenia tego uzbrojenia przystosowano także samoloty IAR 38. Kolejny kontrakt na 45 samolotów (Nr 51-95) podpisany został jeszcze przed oblataniem prototypu tj. 30 stycznia 1940 roku. Maszyny te miały być wyprodukowane pomiędzy październikiem, a grudniem 1940 roku.

Samolot został wyposażony w karabin maszynowy PWU kalibru 7.92 mm w płacie (zapas amunicji 300 naboi) oraz dwa karabiny typu Browning FN z zapasem 400 i 200 naboi. W późniejszym okresie Browningi FN zostały zastąpione przez MG 15. IAR 39 w styczniu otrzymał silniejszą jednostkę napędową IAR 14 K IVC32, który był montowany w samolotach od Nr 71. Te płatowce otrzymały oznaczenie IAR 39A. W 1940 roku produkcję samolotów z zakładów w Brasov postanowiono przenieść do wytwórni SET pod Bukaresztem.

17 sierpnia 1940 roku podpisano umowę na produkcję 25 samolotów (Nr 96/S-120/S). Produkcja rozpoczęła się w grudniu 1941 roku i trwała do maja 1942 roku. Kolejne zamówienie obejmowało 25 samolotów (Nr 121/S-145/S) i produkcja trwała od marca do sierpnia 1942 roku. 15 grudnia 1941 roku SET podpisał kontrakt na 50 płatowców IAR 39A (Nr 146/S-195/S), a dostawy przewidziano na kwiecień-lipiec 1943 roku. Ostatnie zamówienie obejmowało 60 samolotów (Nr 196/S-255/S). 48 płatowców zostało dostarczonych pomiędzy marcem a sierpniem 1944 roku, a 12 pomiędzy wrześniem a październikiem 1944 roku. Trzy z tych samolotów zostało przystosowanych do holowania szybowców DFS 230. Samoloty wykorzystywały również podwozie narowe firmy ICAR i SET. Maszyny używane były także do zwalczania celów morskich. Maszyny (30 sztuk) miały posiadać pływaki. Miał to być górnopłat, którego powierzchnia nośna miała wynosić 32 m². Jednak w wyniku dostarczenia He 114C 30 marca 1942 roku wstępne zamówienie anulowano. ■

IAR 37

Rysował: Tomasz Grotnik



IAR 37

Malował: Robert Gretzyngier

Dane taktyczno-techniczne samolotów IAR 37, IAR 38 i IAR 39:

Wymiary: rozpiętość – 12,2 m; 13,2 m (IAR 38), 13,1 m (IAR 39); długość – 9,5 m, 9,56 m (IAR 38), 9,60 m (IAR 39); wysokość – 3,97 m, 3,8 m (IAR 38), 3,99 m (IAR 39); **Masy:** użytkowa – 2189 kg, 2592 kg (IAR 38), 2960 kg (IAR 39); całkowita – 3459 kg, 2660 kg (IAR 38), 3020 kg (IAR 39); **Osiągi:** prędkość maksymalna 335 km/h, 252 km/h (IAR 38), 330 km/h (IAR 39); pułap – 8000 m, 7000 m (IAR 38), 8000 m (IAR 39); Zasięg – 650 km, 680 km (IAR 38), 650 km (IAR 39); **Uzbrojenie:** jeden Browning FN kalibru 7,92 mm w płacie i dwa na stanowisku obserwatora, jeden Browning FN w płacie i dwa na stanowisku obserwatora (od 1941 polskie wz. 33) IAR 38, PWU kal. 7,92 mm w płacie i dwa MG 15 w stanowisku obserwatora (IAR 39); **Jednostka napędowa:** IAR 14K IIC 32 o mocy 870 KM, BMW 132A o mocy 700 KM (IAR 38), IAR 14KIIC 32 (IAR 39) lub IAR 14IVK C32 o mocy 960 KM (IAR 39A).

Źródła fotografii: zbiory autora.

WŁOSKIE DZIAŁA SAMOBIEŻNE SEMOVENTI DA 75/18

W czasie II wojny światowej uzbrojenie jednostek pancernych Regio Esercito (Włoskiej Królewskiej Armii) to nieomal wyłącznie pojazdy skonstruowane i produkowane seryjnie na Półwyspie Apenińskim. W wielu przypadkach włoskie wozy bojowe, zbyt słabo uzbrojone i opancerzone, nie były skutecznym narzędziem walki. Do wyjątków, na które warto zwrócić szczególną uwagę, należy kilka typów dział samobieżnych, tzw. Semoventi. Do produkcji takich pojazdów skłoniła dowództwo armii włoskiej analiza sukcesów niemieckich dział szturmowych Sturmgeschütz III. Przyjęcie koncepcji budowy Semoventi na podwoziach już produkowanych czołgów ułatwiło i przyspieszyło w znacznym stopniu ich konstruowanie i produkcję. Pierwszymi produkowanymi seryjnie włoskimi działami samobieżnymi były Semoventi da 75/18. Już pierwsze walki w Afryce Północnej udowodniły ich dużą skuteczność i w opinii wielu specjalistów wojskowych to właśnie te działa samobieżne były najbardziej wartościowymi włoskimi wozami pancernymi w latach 1942-43.

MARIUSZ SKOTNICKI

Działo samobieżne Semovente M 40 da 75/18

Już po upływie pierwszych kilku miesięcy od przystąpienia Włoch do wojny w czerwcu 1940 r. stało się jasne, że kwestia skonstruowania następcy produkowanych seryjnie czołgów średnich M 13/40, uzbrojonych w działa o kalibrze 47 mm, staje się coraz bardziej paląca. Doświadczenia zbierane z walk w Libii z dobrze opancerzonymi brytyjskimi czołgami piechoty *Matilda* były równie bolesne, okupione dużymi stratami, jak i frustrujące. Planowano co prawda wprowadzenie do uzbrojenia Regio Esercito nowego czołgu P 40 z armatą kalibru 75 mm, jednak trudno było przewidzieć, za ile lat będzie to faktycznie możliwe. Wyjściem z tej trudnej sytuacji mogło być tylko wprowadzenie w bardzo krótkim czasie do produkcji seryjnej nowego, pełnowartościowego wozu bojowego, będącego połączeniem podwozia czołgu M 13/40 oraz działa o kalibrze większym niż 47 mm.

W końcu 1940 r. pułkownik Berlese z Inspektoratu Artylerii zaproponował rozpoczęcie produkcji opancerzonych dział samobieżnych (Semoventi). Pomysł stworzenia mobilnej artylerii pancernej był niewątpliwie zaczerpnięty od niemieckich sojuszników. Nawiązano do rozwiązania zastosowanego przy budowie dział samobieżnych Sturmgeschütz III – główne uzbrojenie miało być zamontowane nie w obrotowej wieży, a w przekonstruowanej, górnej części kadłuba czołgu średniego. Kąt ostrzału w płaszczyźnie poziomej był oczywiście bardziej ograniczony niż w przypadku czołgu i załoga działa samobieżnego musiała siłą rzeczy częściej manewrować całym pojazdem, by niszczyć kolejne cele. Jednak zalety takiego rozwiązania były oczywiste. Znikały ogromne problemy związane z zamontowaniem działa większego kalibru w zbyt małej wieży M 13/40, a jednocześnie brak wieży obrotowej obniżał masę i wysokość pojazdu.

Zadanie skonstruowania działa samobieżnego powierzono z oczywistych względów zakładom Ansaldo w Genui (producentowi M 13/40). Pozostała do rozstrzygnięcia kwestia głównego uzbrojenia pojazdu. Po próbach z różnymi modelami dział ostatecznie wybrano standardową haubicę górską kalibru 75 mm Obice 75/18 Modello 34. Było to lekkie działo holowane przez ciągnik gąsienicowy Fiat-OCI 708 CM, wypróbowane z pozytywnym skutkiem w walkach Hiszpanii i, przede wszystkim, w Grecji.

Już 10 stycznia 1941 r. dyrekcja zakładów Ansaldo zaprezentowała przedstawicielom armii drewnianą makietę nowego pojazdu i nieomal natychmiast zamówiono pierwszych 30 egzemplarzy. W miesiąc później był gotowy pierwszy prototyp

Czołgi średnie M 13/40 z Dywizji Pancernej *Ariete* w czasie działań w Libii w końcu 1941 r. Na podwoziach czołgów tego typu rozpoczęto produkcję dział samobieżnych Semoventi da 75/18.

wozu Semovente da 75/18 su scafo M 13/40. Próbne strzelania w Cornigliano pod Genuą zakończyły się pomyślnie i po niewielkich zmianach został on przyjęty do uzbrojenia Regio Esercito. Warto dodać, że nazwa działa ulegała później zmianie, a od sierpnia 1942 r. określano je już jako Semovente M 40 da 75/18.

Podwozie, dolna część kadłuba i silnik (Fiat SPA 8T o mocy 125 KM przy 1800 obr./min.) zostały zaadaptowane bez zmian z czołgu M 13/40. Zasadniczym modyfikacjom uległa natomiast górna część kadłuba, osłaniająca przedział bojowy. Nie poprzestano na pozbawieniu pojazdu wieży obrotowej. Zaprojektowano zupełnie nowy kształt wspomnianego przedziału. Do jego budowy wykorzystano płaskie płyty pancerne o zróżnicowanej grubości (przód 25+25 mm, bok i tył 25 mm, góra 10 mm), łączone śrubami i nitami. Przedział bojowy był zamknięty od góry, nie było bocznych włazów jak w czołgach M 13/40, a załoga wsiadała i opuszczała działo samobieżne przez górny, duży właz, zamykany dwoma odchylanymi do tyłu klapami.

W przedniej ścianie przedziału bojowego, nieco na prawo od osi symetrii pojazdu, zamontowano główne uzbrojenie działa samobieżnego – haubicę kalibru 75 mm. Lufa Obice 75/18 Modello 34 ochraniana była przez pancerną osłonę na całej długości, wlot lufy zakończony był gwintem, który służył do mocowania obsady zamka klinowego z klinem poziomym. Na końcu lufy znajdowało się wielofunkcyjne urządzenie wylotowe (pełniące rolę zarówno hamulca wylotowego, jak i tłumika płomienia). W haubicy montowanej w Semovente zastosowano iglicznym mechanizm odpalający z automatycznym napinaniem i dźwigniami spustową oraz bezpiecznika umieszczonymi z prawej strony obsady zamka. Zespół oporopowrotnika zabudowano w kołysce, a do osadzenia działa w pojeździe wykorzystano jarzmo kulowe. Konstrukcję nośną jarzma tworzyła tarcza wewnętrzna o grubości 50 mm, uformowana jako sferyczny wycinek kuli, posiadająca dwa poziome łożyska do osadzenia działa. Czopy pionowe zamontowane były w dwóch uchwytach umocowanych do przedniej ściany przedziału bojowego. Zastosowane rozwiązania sprawiły, że kąt ostrzału w płaszczyźnie pionowej wynosił od -12° do +22°, a w płaszczyźnie poziomej 20° w lewo i 18° w prawo. Donośność praktyczna wynosiła około 8000 m, a w przypadku prowadzenia ognia na wprost 800-1200 m. Przyrządy celownicze były zamontowane z prawej strony jarzma działa, wysuwane ponad górny pancerz przedziału bojowego przez niewielki otwór, po odchyleniu zasłaniającej go 6-bocznej klapki.

Założono błędnie, że choć Semoventi da 75/18 będą mogły zwalczać pojazdy pancerne wroga ogniem na wprost, to jednak głównie będą one wspierać własną piechotę, prowadząc ogień pośredni. W takich sytuacjach można będzie strzelać z odchylonymi klapami włazu i teoretycznie, mimo obecności gazów prochowych, załoga powinna wytrzymać w przedziale bojowym bez wentylatorów. Jednak rzeczywistość frontowa była bardziej złożona.

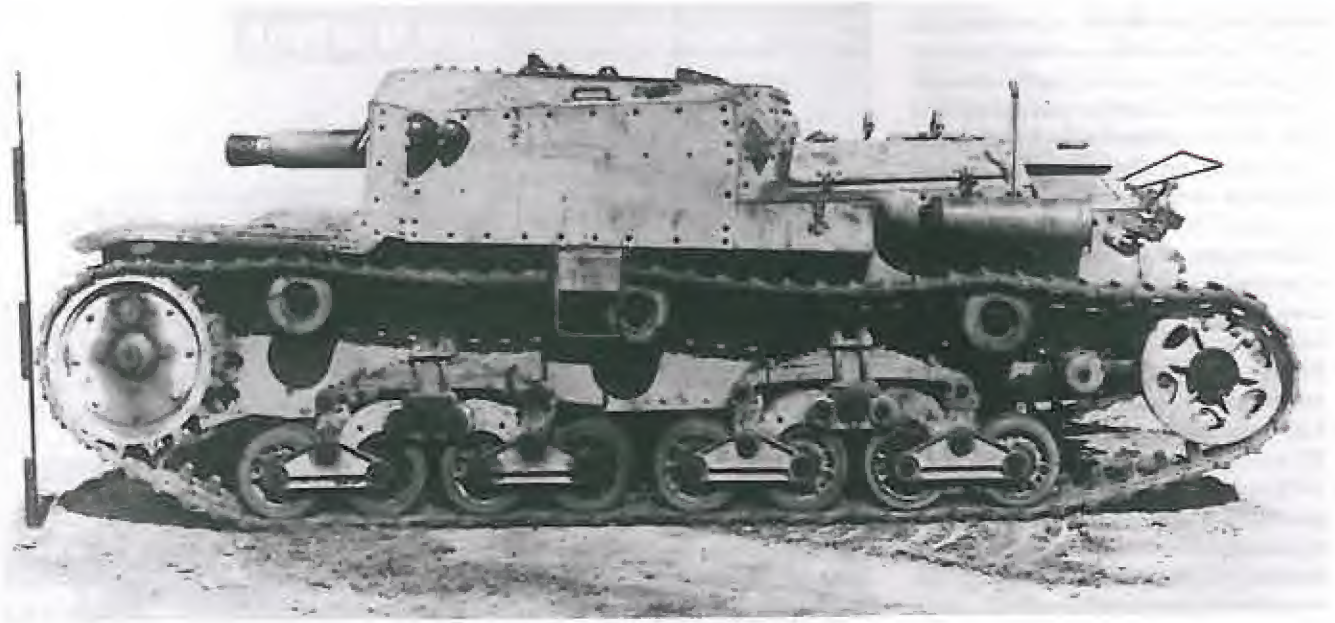
W każdym Semovente miały być przewożone 44 naboje kalibru 75 mm, wśród których powinny być zarówno naboje odłamkowe, przeciwpancerne, jak i kumulacyjne. Jednak odnotujmy, że w warunkach frontowych załogi często zabierały większe ilości tej amunicji, co przy dużej ciasnocie przedziału bojowego z pewnością nie ułatwiało życia.

Standardowym uzbrojeniem Semovente da 75/18 był także jeden karabin maszynowy. Przewidziano go głównie do prowadzenia ognia przeciwlotniczego. Kiedy broń ta nie była używana, przewożono ją wewnątrz przedziału bojowego, umocowaną do jego prawej ściany. Początkowo, jak świadczą chociażby zdjęcia dział samobieżnych z V Gruppo di Semoventi z wiosny 1942 r., był to kaem Breda Modello 30 kalibru 6,5 mm. Ponieważ miał on opinię broni zawodnej, o tendencji do zacinania się, w późniejszym czasie działa samobieżne przezbrojono w kaemy Breda Modello 38 kalibru 8 mm.

Wszystkie Semoventi da 75/18 wyposażano w radiostację krótkiego zasięgu RF 1 CA, zamontowaną z lewej strony przedziału bojowego. Załoga składała się z trzech artylerzystów: dowódcy-celowniczego, ładowniczego-radiooperatora i kierowcy.

Produkcja Semoventi na zamówienie dowództwa armii włoskiej rozpoczęła się w maju 1941 r. W sumie w tym samym roku zakłady Ansaldo wyprodukowały 60 takich pojazdów. Do ich budowy wykorzystano podwozia trzeciej serii produkcyjnej czołgów M 13/40.

Działa samobieżne Semoventi M 40 da 75/18 z VI Gruppo di Semoventi z 132. pułku artylerii Dywizji Pancernej *Ariete*, 1942 r.



Zdobyte w Egipcie przez wojska brytyjskie działo samobieżne Semovente M 40 da 75/18, należące do DLIV (55-I) Gruppo di Semoventi z 3. pułku artylerii *Duca D`Aosta* Dywizji Pancernej *Littorio*.

Działo samobieżne Semovente M 41 da 75/18

Od lata 1941 r. w zakładach Ansaldo rozpoczęto produkcję zmodernizowanych czołgów M 14/41 (z silnikiem Fiat SPA 15T o mocy 145 KM przy 1900 obr./min., zmodyfikowaną transmisją i nowymi filtrami powietrza). Na podwoziach tych czołgów zbudowano w 1942 r. kolejne 162 działa samobieżne z haubicą kalibru 75 mm. Określa się je jako Semovente M 41 da 75/18. Można je stosunkowo łatwo odróżnić od starszej wersji po długich błotnikach, zamontowanych nieomal nad całą długością górnego odcinka gąsienic – w Semovente M 40 były one bardzo krótkie, zamontowane tylko z przodu.

W Semovente M 41 mogły być już montowane haubice nowej, zmodernizowanej wersji – Obice 75/18 Modello 35, których produkcję rozpoczęto w 1941 r. Jedynym typem broni maszynowej montowanej w Semovente M 41 był kaem Breda Modello 38 kalibru 8 mm.

W Semoventi wysyłanych do Afryki Północnej montowano uchwyty do przewożenia kanistrów na benzynę lub wodę o pojemności 20 l. W działach bazujących na podwoziach M 13 i wczesnych M 14 cztery takie kanistry przewożono z tyłu pojazdu, za płytą osłaniającą przedział silnikowy. Ze zdjęć archiwalnych wynika, że często jeden lub dwa kanistry zawieszano prowizorycznie także na uchwytach ułatwiających wsiadanie załogi, zamontowanych na obu bocznych ścianach przedziału bojowego. W późniejszych Semoventi M 41 specjalne uchwyty na kanistry montowano do ścian przedziału bojowego: dwa z prawej strony, jeden na lewym narożniku i trzy z lewej strony.

Działa samobieżne Semoventi M 42 da 75/18. W każdym z otwartych włazów widocznych dwóch członków załogi – dowódca i ładowniczy-radiooperator.

Działo samobieżne Semovente M 42 da 75/18

Pod koniec 1942 r. rozpoczęto produkcję trzeciej wersji Semovente da 75/18, tym razem na podwoziu czołgu M 15/42. Była to finalna, najbardziej udana wersja włoskiego czołgu średniego, napędzana silnikiem benzynowym o mocy 185 KM i zbiornikami paliwa o większej pojemności. Czołgi te miały także zmieniony kształt tylnej części kadłuba w celu polepszenia wentylacji przedziału silnikowego. Przedni pancerz przedziału bojowego Semovente tworzyła pojedyncza płyta o grubości 50 mm, a nie tak jak poprzednio dwie o grubości 25 mm, połączone ze sobą śrubami. Do września 1943 r., przed kapitulacją Włoch, w zakładach Ansaldo w Genui zmontowano 205 dział samobieżnych Semovente M 42 da 75/18.

Wozy dowodzenia dla jednostek dział samobieżnych

Każda z jednostek Semoventi da 75/18 miała zostać uzbrojona nie tylko w działa samobieżne, ale i specjalne wozy dowodzenia. Carro Comando M 40 był pierwszą wersją takiego pojazdu, zbudowaną w 1941 r. na podwoziu czołgu średniego M 13/40. Wóz dowodzenia nie był uzbrojony w haubicę kalibru 75 mm, a tylko w trzy kaemy. Dwa z nich, Breda Modello 38 kalibru 8 mm, sprzężone z sobą, były zamontowane w kadłubie, tak jak w czołgach średnich, na prawo od stanowiska kierowcy. Trzeci kaem Breda Modello 30 kalibru 6,5 mm montowano w otwartym włazie przedziału bojowego jako broń plot. Wspomniany właz był zdecydowanie większy od tego, jaki stosowano w działach samobieżnych i był zamykany czterema klapami, jedną odchylaną do przodu, jedną do tyłu i dwoma na boki

pojazdu. Załoga składała się z trzech lub czterech osób: dowódcy, kierowcy i jednego lub dwóch strzelców. W Carro Comando montowano dodatkowo radiostację RF 2 CA o zasięgu nadawania do 20 kmilometrów. Anteny prętowe obu radiostacji były zamontowane z prawej strony przedziału bojowego. Dodatkowo w wozach dowodzenia znajdował się goniometr wyposażony w żyrokompas, dalmierz i lorneta nożycowa. Maksymalna grubość opancerzenia Carro Comando M 40 nie przekraczała 30 mm. Masa pojazdu była nieco niższa niż w działach samobieżnych i wynosiła 12,5 t. W 1941 r. zbudowano w sumie 30 wozów dowodzenia tej wersji.

Wraz z rozpoczęciem produkcji czołgów M 14/41 podjęto także budowę nowej wersji wozu dowodzenia Carro Comando M 41. Różniła się ona od poprzedniej głównie zmienionym uzbrojeniem. W kadłubie montowano zamiast 2 karemów 1 wkm Breda Modello 31 kaliber 13,2 mm, a jako broń plot. 1 km Breda Modello 38. Zapas amunicji wynosił 420 naboi kalibru 13,2 mm i 504 kalibru 8 mm. W 1942 r. zbudowano 34 wozy Carro Comando M 41.

Trzecią i ostatnią wersją wozu dowodzenia dla jednostek Semoventi był Carro Comando M 42, budowany na podwoziu czołgu M 15/42. Także i on był uzbrojony w 1 wkm kalibru 13,2 mm oraz 1 km kal. 8 mm. Jego masa wynosiła 12,8 t. Do września 1943 r. zbudowano 49 takich pojazdów.

W służbie włoskich sił zbrojnych 1941-43

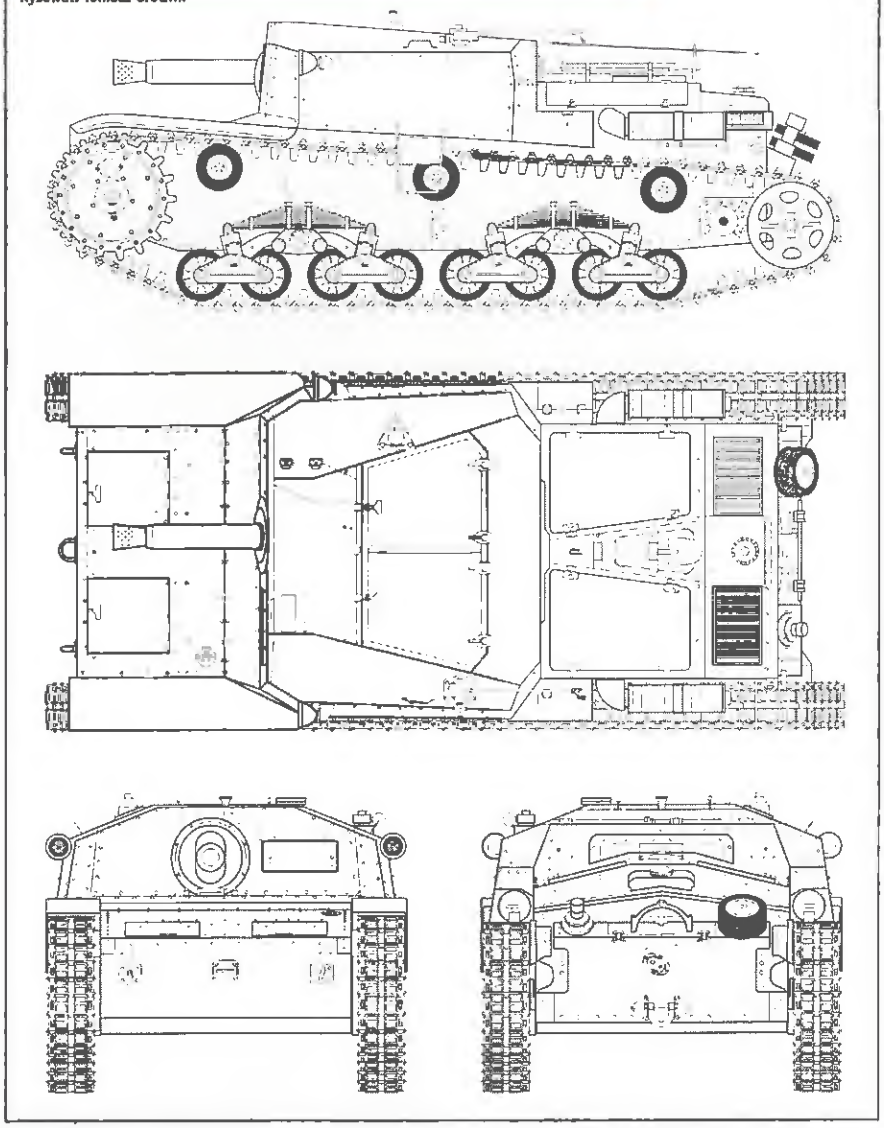
Zgodnie z decyzją dowództwa Regio Esercito w drugiej połowie 1941 r. rozpoczęto formowanie całkowicie nowych jednostek artylerii – dywizjonów dział samobieżnych Semoventi da 75/18. Każdy z nich miał składać się z dowództwa i dwóch baterii po cztery działa (w sumie w jednostce powinno być osiem dział samobieżnych i cztery wozy dowodzenia). Dywizjony te planowano przydzielać w pierwszej kolejności do pułków artylerii wchodzących w skład istniejących wówczas trzech dywizji pancernych: *Ariete*, *Littorio* i *Centauro*.

W połowie grudnia w Libii, w Trypolisie wylądowały V i VI Gruppo di Semoventi. Jednostki te wcielono do 132. pułku artylerii z Dywizji Pancernej *Ariete* i już w styczniu 1942 r. dotarły one na linię walk. Na początku lutego nastąpiła stabilizacja frontu na linii El Ghazala – Bir Hakeim. Nadszedł wówczas dogodny moment na pierwsze oceny walorów bojowych nowych pojazdów pancernych Regio Esercito. Kapitan Traniello, wysłany do Libii w celu sporządzenia stosownego raportu, napisał w marcu 1942 r. następującą opinię o Semoventi da 75/18: *„Sprawdziły się one doskonale i każdy bez wyjątku ocenia je entuzjastycznie. Były stosowane zarówno jako wsparcie artyleryjskie, jak i pojazdy do zwalczania czołgów. W tej ostatniej roli ich uzbrojenie w połączeniu z niską sylwetką, sprzyjającą ukryciu, czyni je wysokowartościową bronią, podziwianą także przez nieprzyjaciela w jego oficjalnych raportach."*

W maju i czerwcu 1942 r. włoskie Semoventi uczestniczyły bardzo aktywnie w nowej kontrofensywie państw „osi"

Działo samobieżne Semovente M 40 da 75/18

Rysował: Tomasz Grotnik



Działo samobieżne Semovente M 42 da 75/18

Działo samobieżne Semovente M 40 da 75/18 z V Gruppo di Semoventi Dywizji Pancernej *Ariete* w trakcie wyładunku z przyczepy. Zwraca uwagę kaem Breda Mod. 30 kal. 6,5 mm, zamontowany w uchwycie do ognia przeciwlotniczego.

Semovente M 40 da 75/18 w czasie działań bojowych na pustyni, niższa sylwetka w porównaniu do czołgów M 13/40 i M 14/41 powodowała, że działa samobieżne były trudniejsze do zlokalizowania na polu walki przez brytyjskich celowniczych.

Działa samobieżne Semoventi M 40 da 75/18 ze 132. pułku artylerii Dywizji Pancernej *Ariete*, Egipt, lato 1942 r.

w Cyrenajce, nie zabrakło ich nawet w czasie szturmów na zaciekle broniony przez francuską Legię Cudzoziemską pustynny fort Bir Hakeim. Choć w tym ostatnim przypadku nie obeszło się bez strat, 27 maja Francuzi zniszczyli nie tylko ponad 30 czołgów M 14/41, ale i jedno działo Semovente da 75/18.

W sierpniu 1942 r. Semoventi otrzymała wreszcie Dywizja *Littorio*, zajmująca razem z innymi dywizjami Panzerarmee *Afrika* pozycje w rejonie El Alamein. Dywizję wzmocniły dwa dywizjony – DLIV (554) i DLVI (556) Gruppo di Semoventi (wcielono je w skład 3. pułku artylerii *Duca D'Aosta*).

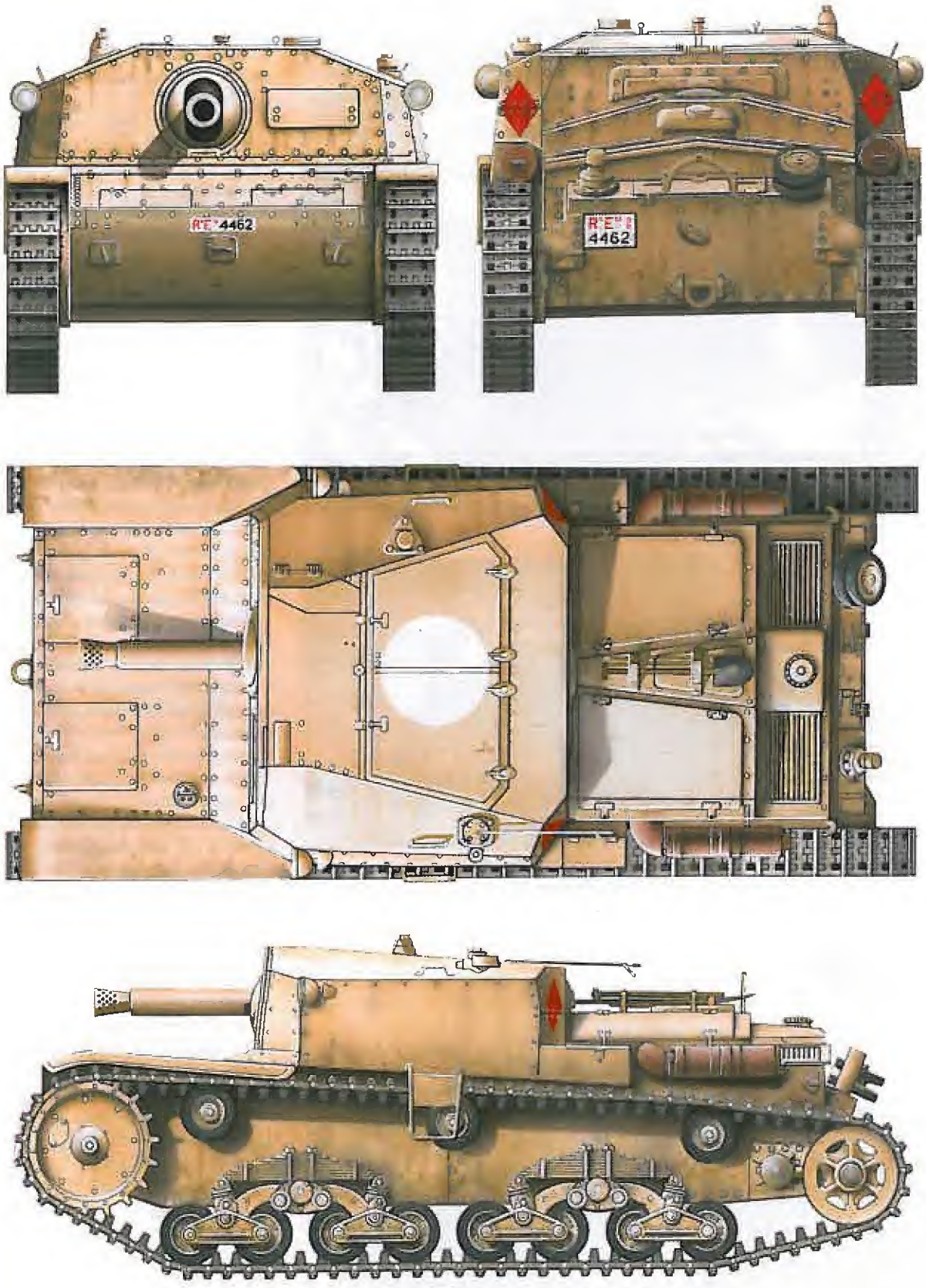
W drugiej połowie 1942 r. organizacja dywizjonów Semoventi nie uległa zmianom. Nadal obok baterii dowodzenia z dwoma pojazdami Carro Comando były w niej dwie baterie ogniowe, każda z 4 Semovente da 75/18 i 1 Carro Comando, a także pododdział amunicyjno-zaopatrzeniowy. Etatowo w jednostce powinno być 17 oficerów, 19 podoficerów i 184 szeregowych. Obok pojazdów pancernych dywizjon dysponował m.in. 21 lekkimi ciężarówkami, 2 ciężkimi ciężarówkami, 2 pojazdami ewakuacyjnymi, 1 cysterną, 2 ciągnikami i 2 specjalnymi przyczepami oraz 16 motocyklami.

Choć Semovente stosowano jako ruchome stanowiska artyleryjskie, to jednak najważniejsze okazały się akcje, w których towarzyszyły bezpośrednio czołgom średnim. Zwiększały radykalnie szanse czołgistów na przeżycie. Podkreślmy, że Semoventi, w przeciwieństwie do czołgów M 13/40 oraz M 14/41, określanych często jako „stalowe trumny", budziły zaufanie włoskich żołnierzy. Załogi Semovente mogły stosować obok standardowych pocisków przeciwpancernych także pociski kumulacyjne EP (Effetto Pronto) kal. 75 mm. Mimo niewielkiej prędkości początkowej mogły one przebić 50 mm pancerz brytyjskich czołgów z dystansu 1000 m. Tym samym w przeciwieństwie do czołgów M 14/41 działa samobieżne Semoventi da 75/18 mogły skutecznie niszczyć nawet dobrze opancerzone czołgi Grant i Sherman. Jeden z oficerów 554. dywizjonu opisał entuzjastycznie Semovente da 75/18: "[...] *była to prawdziwa maszyna wojenna, która dzięki swojej haubicy kal. 75 mm budziła respekt we wszystkich nieprzyjacielskich pojazdach pancernych w czasie działań na froncie pod El Alamein. Jej wspaniały kąt podniesienia lufy 40°, szybki i precyzyjny ogień, znaczna donośność, wzbudzały zrozumiały strach w brytyjskich oddziałach pancernych.*"

Trudno o lepszą rekomendację, pamiętajmy jednak, że liczba Semoventi na froncie była zbyt mała, aby mogły wpływać na ogólną sytuację militarną. Konstrukcja Semoventi miała oczywiście tak-

Działo samobieżne Semovente M 40 da 75/18

Malował: Mariusz Filipiuk



Działo samobieżne Semovente M 40 da 75/18 z 1. baterii DLIV (554.) dywizjonu dział samobieżnych (DLIV Gruppo Semoventi) z 3. pułku artylerii 133. Dywizji Pancernej „Littorio", Egipt, sierpień 1942 r.

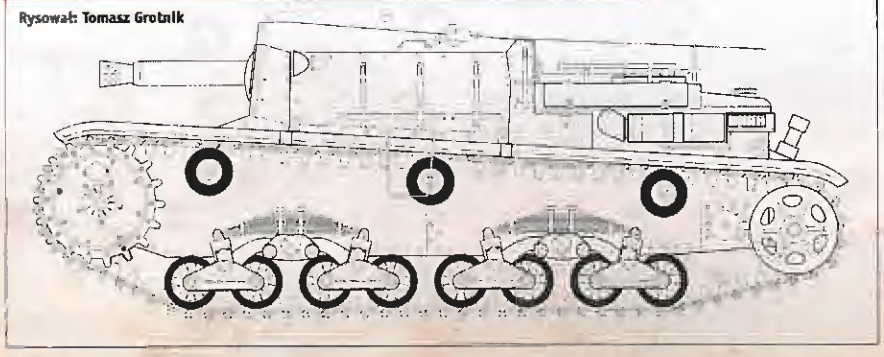
Pojazd dowodzenia Carro Comando M 40, dobrze widoczne uzbrojenie pojazdu – dwa sprzężone ze sobą karemy Breda Mod. 38 kal. 8 mm.

że swoje wady. Owszem, w 1942 r. były to najlepsze włoskie wozy bojowe, ale nie należy sądzić, że były to najlepsze pojazdy pancerne walczące na pustynnym teatrze działań. Problemem wszystkich wozów bojowych Regio Esercito była m.in. słaba jakość płyt pancernych. Dlatego nie tylko załogi czołgów M 134/40 i M 14/41, ale i Semoventi da 75/18 wzmacniały przednie pancerze zapasowymi odcinkami gąsienic, a nawet, co świadczy o dużej desperacji, workami z piaskiem. Z uwagi na ciasnotę przedziału bojowego i brak wentylatorów w działach samobieżnych: „[...] *Życie w ciasnym przedziale bojowym, w czasie walki na pustyni, przypomina piekło. Obezwładniający żar osiąga temperaturę pomiędzy 50 a 60° Celsjusza; wdychane powietrze było pełne szkodliwych gazów, które uwalniały się za każdym razem, gdy działo wystrzeliwało pocisk i wyrzucało* [do przedziału bojowego] *rozgrzaną do czerwoności łuskę. Niezawodnie uderzała ona w dwuosobową obsługę działa. Logiczną reakcją załogi podczas walki było otwieranie górnego włazu, aby odetchnąć czystym powietrzem; zamiast tego połykali zazwyczaj porcję czerwonego pyłu.*"

23 października 1942 r. rozpoczęła się tzw. druga bitwa pod El Alamein. Alianckie siły, przeważające liczebnie, dysponujące zdecydowanie większą liczbą czołgów i samolotów zaatakowały siły niemiecko-włoskie. V dywizjon walczył w południowym sektorze frontu, VI w centralnym, a DLIV i DLVI w północnym. Mimo zaciekłej obrony i strat zadawanych Brytyjczykom klęska Deutsch-Italienische Panzerarmee była tylko kwestią czasu. Kapitan Davide Beretta, dowódca 1. baterii 554 Gruppo Semoventi, zapamiętał następująco jeden z włoskich kontrataków w dniu 26 października 1942 r.: „*Przed naszymi działami samobieżnymi znajdowało się kilkadziesiąt czołgów M14 z Dywizji „Littorio", które prowadziły ogień ze swoich dział 47/32 przeciwko niektórym stanowiskom przeciwpancernym nieprzyjaciela. Nieoczekiwanie na horyzoncie pojawiła się przeważająca liczebnie formacja ciężkich brytyjskich czołgów, Shermanów i Grantów, mierzących ze swoich 75 mm dział* [...]. *Od czasu do czasu zatrzymywały się one, a następnie kontynuowały jazdę do przodu. Nasze niewielkie M 14/41 ruszyły im na spotkanie, aby skrócić dystans – mniejsza odległość zwiększała szanse przebicia pancerzy przez nasze małe działa. Brytyjczycy zatrzymali się około 1500 m przed naszymi czołgami i otworzyli gwałtowny ogień. Obserwowaliśmy tę akcję z przerażeniem, ponieważ 47 mm pociski z M14 odbijały się od grubych pancerzy ich czołgów. Byliśmy jednak pewni, że nasze 75 mm działa wywrą zupełnie inny skutek na Brytyjczykach.* [...] *Także i my ruszyliśmy do przodu i dotarliśmy do naszych płonących M14 z działami gotowymi do strzału. Odległość 900, 800, 700 ...ognia! Udało się nam zniszczyć kilka Shermanów oraz Grantów i Brytyjczycy zatrzymali swój ruch do przodu, a następnie próbowali zaatakować nasze skrzydła. Ledwie zatrzymaliśmy ich ruch, ale nie udało się nam zmusić ich do wycofania się, to był naprawdę cud, że ich zatrzymaliśmy. Wieczorem naliczyliśmy 20 zniszczonych Shermanów i Grantów oraz kilka Valentine`ów i Crusaderów, lecz cena, jaką zapłaciliśmy w tej nierównej bitwie, była o wiele za wysoka. Nie mieliśmy wyboru, tak przywykliśmy do obecności śmierci, że już nie czuliśmy strachu; rozumieliśmy, że prawdziwa odwaga nie polega na poświęcaniu życia, ale na przeżyciu i dalszej walce w tym piekle.* [...] *Następnego ranka* [27 października] *rozkazano nam ruszyć do kontrataku i odzyskać uprzednio stracone pozycje, bez względu na straty. Był to naprawdę głupi rozkaz ...byliśmy już wyczerpani i zdziesiątkowani, nawet odpieranie następnego ataku brytyjskiego było zadaniem dla desperatów. Jednakże nie dbaliśmy o to i przygotowywaliśmy się do następnego kontrataku. Na szczęście tym razem mieliśmy mieć wsparcie kilku niemieckich* [czołgów] *Panzer III*

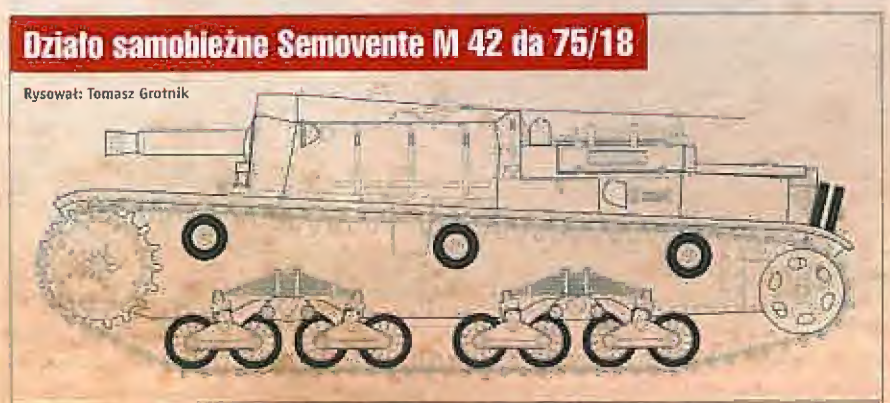
Działo samobieżne Semovente M 41 da 75/18

Rysował: Tomasz Grotnik



Działo samobieżne Semovente M 42 da 75/18

Rysował: Tomasz Grotnik



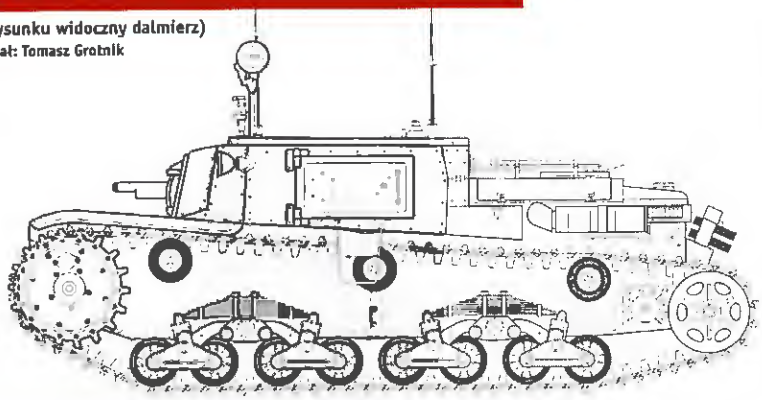
i IV. Gdy ruszyliśmy do przodu pojawiło się przynajmniej 10 brytyjskich czołgów wspieranych przez piechotę. Otworzyliśmy ogień, ale nie mieliśmy nawet czasu pogratulować sobie zniszczenia 3 Crusaderów, bo fala czołgów wroga przybyła im na pomoc. Brytyjskie 25-funtowe działa także rozpętały wokół nas piekło. Część piechoty nieprzyjaciela została rozniesiona przez nasze karabiny maszynowe i muszę powiedzieć, że w ogniu walki, kiedy zabijasz nie będąc zabitym, jesteś nieomal zadowolony ze śmierci wroga. Brytyjczycy naprawdę nie spodziewali się naszego desperackiego kontrataku. Ponownie nadleciały samoloty RAF-u, aby nas zbombardować, niszczyć czołgi i zabijać ludzi. Naliczyliśmy ich 70. Siedemdziesiąt śmiercionośnych ptaków, lecących w idealnej formacji, wielokrotnie przylatujących i odlatujących. Nagle wszystko się uspokoiło. Ale była to cisza przed burzą, następnym zmasowanym nieprzyjacielskim atakiem pancernym. Od początku bitwy 554 Gruppo miał dużo szczęścia. Nadal mieliśmy 7 Semoventi bez żadnych strat. O 15.42 otrzymaliśmy rozkaz: „Rozwinąć szyk […]". I zaczęła się ogromna, nieskoordynowana walka z bliska, angażująca czołgi i artylerię. Podnosił nas na duchu fakt, że nasze 75 mm działa były skuteczne: wiele brytyjskich czołgów, nawet najbardziej wzbudzające strach Shermany i Granty, zostało zniszczonych lub unieruchomionych przez nasze działa. Mogliśmy w ten sposób pomścić naszych nieszczęsnych towarzyszy z M14. […] Nawet jeśli nie było dla nas szans na zwycięstwo."

4 listopada 1942 r. wojska niemiecko-włoskie rozpoczęły odwrót, nieustannie atakowane przez alianckie jednostki lądowe i lotnictwo. Tylko nieliczne Semoventi zdołały wycofać się do Tunezji, gdzie przerzucono wkrótce dwa nowe dywizjony dział samobieżnych o numerach DLVII (557.) i DLIX (559.). Ten ostatni działał w składzie Dywizji Pancernej *Centauro*. W 1943 r. zmieniła się organizacja niektórych dywizjonów dział samobieżnych, w skład których mogły wchodzić już nie dwie, a trzy baterie po 6 Semovente da 75/18 w każdej. Do maja 1943 r. wszystkie jednostki Semoventi w Afryce Północnej uległy zniszczeniu w walkach z wojskami amerykańsko-brytyjskimi.

Semoventi znajdowały się także na dwóch największych wyspach włoskich – od 1942 r. na Sardynii, gdzie stacjonował samodzielny DLXI dywizjon dział samobieżnych, a w lipcu 1943 r. nieliczne działa tego typu uczestniczyły w obronie Sycylii. Warto w tym miejscu zamieścić informacje o stratach Semovente w walkach z aliantami do września 1943 r. W Afryce Północnej utracono 61 Semovente da 75/18, kolejnych 8 w czasie walk na Sycylii, a 18 utracono w czasie transportu morskiego i w innych okolicznościach.

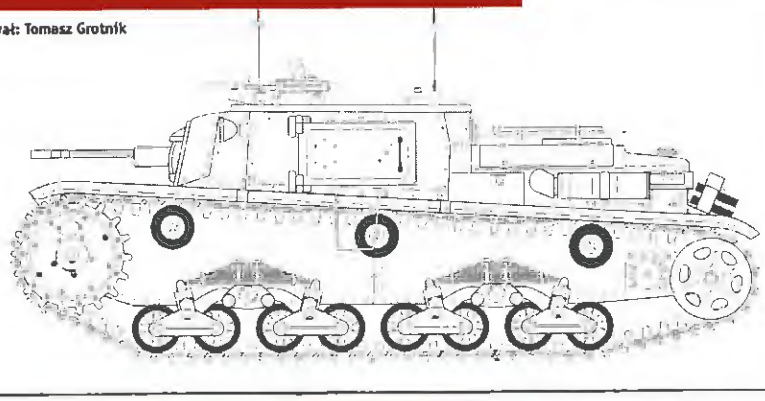
Pojazd dowodzenia Carro Comando M 40

(na rysunku widoczny dalmierz)
Rysował: Tomasz Grotnik



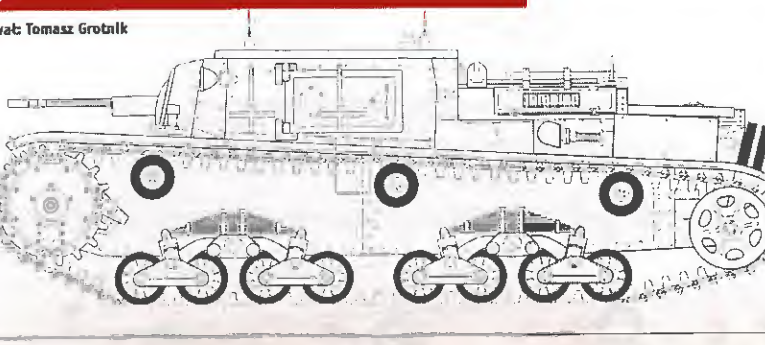
Pojazd dowodzenia Carro Comando M 41

Rysował: Tomasz Grotnik



Pojazd dowodzenia Carro Comando M 42

Rysował: Tomasz Grotnik



Działo samobieżne Semovente M 40 da 75/18 zdobyte przez wojska brytyjskie pod El Alamein. Zwraca uwagę sposób, w jaki włoscy artylerzyści wzmacniali przednie opancerzenie pojazdu – montując na nim zapasowe odcinki gąsienic, a nawet worki z piaskiem

W 1942 r. rozpoczęto uzbrajanie w Semovente da 75/18 także batalionów pancernych stacjonujących we Włoszech. Początkowo w ich skład wchodziły 2 kompanie czołgów średnich (każda z 20 czołgami) i 1 kompania dział samobieżnych (16 dział i 4 wozy dowodzenia). Po zakończeniu walk w Afryce Północnej w maju 1943 r. zmniejszono liczbę czołgów, w które uzbrojona była już tylko jedna kompania batalionu, dwie pozostałe dysponowały działami samobieżnymi.

We wrześniu 1943 r. w rejonie Rzymu stacjonowały dwie formowane na nowo włoskie dywizje pancerne: *Ariete II* i *Centauro II*. Pierwsza z nich była tworzona w znacznym stopniu z jednostek kawalerii. W działa samobieżne Semovente da 75/18 uzbrojono: 8. Raggruppamento Esplorante Corazzato *Lancieri do Montebello* (oddział rozpoznawczy), 10. Reggimento Corazzato *Lancieri di Vittorio Emanuele II* (pułk pancerny) oraz 16. Reggimento Motorizzato *Cavallegeri di Lucca* (pułk kawalerii zmotoryzowanej). Z uwagi na sprzeczności występujące we włoskiej literaturze ograniczę się do stwierdzenia, że w sumie było w nich co najmniej kilkadziesiąt Semovente da 75/18. Należy podkreślić, że Dywizja *Ariete II* nie osiągnęła jeszcze pełnej gotowości bojowej, m.in. z uwagi na konieczność zakończenia procesu szkolenia żołnierzy. Gdy 8 września alianci ogłosili publicznie o podpisaniu przez rząd włoski rozejmu, Niemcy w ramach operacji „Achse" przystąpili do rozbrajania siłą dotychczasowych sojuszników. Żołnierze Dywizji *Ariete II* stawili opór, jednak do 10 września przestała być ona zorganizowaną jednostką bojową.

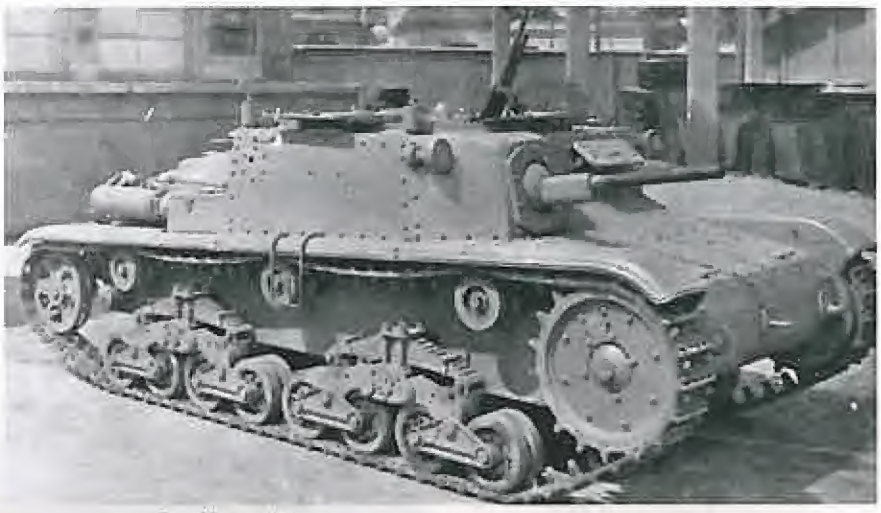
Repubblica Sociale Italiana 1943-45

Gdy 25 lipca 1943 r. na rozkaz króla Wiktora Emanuela III aresztowano Benito Mussoliniego wydawało się, że nastał ostateczny kres władzy faszystowskiej we Włoszech. Jednak po uwolnieniu Duce 12 września przez niemieckich spadochroniarzy sytuacja uległa zmianie. Na obszarze środkowych i północnych Włoch, kontrolowanym przez Niemców, powstało nowe państwo faszystowskie o nazwie Repubblica Sociale Italiana (RSI). Sformowano jednocześnie niewielkie siły zbrojne, wspierające wojska niemieckie, wykorzystywane głównie do zwalczania partyzantki. Semovente M 42 da 75/18 znajdowały się w uzbrojeniu co najmniej dwóch oddziałów pancernych RSI – Gruppo Squadroni Corazzati *San Giusto* (3 działa) i Reparto Anti Partigiani (2 działa).

Pod znakiem czarnego krzyża 1943-45

Po 8 września 1943 r., wraz z rozpoczęciem okupacji Włoch przez Wehrmacht, w niemieckie ręce wpadły 123 włoskie

Pojazdy jednej z baterii dział samobieżnych, jakie przetransportowano do Libii dla wzmocnienia Dywizji Pancernej *Ariete*. Na pierwszym planie wóz dowodzenia Carro Comando M 40, za nim widoczne 4 działa samobieżne Semoventi M 40 da 75/18. Zdjęcie wykonano tuż po wyładunku ze statku, Trypolis, 10 grudnia 1941 r.

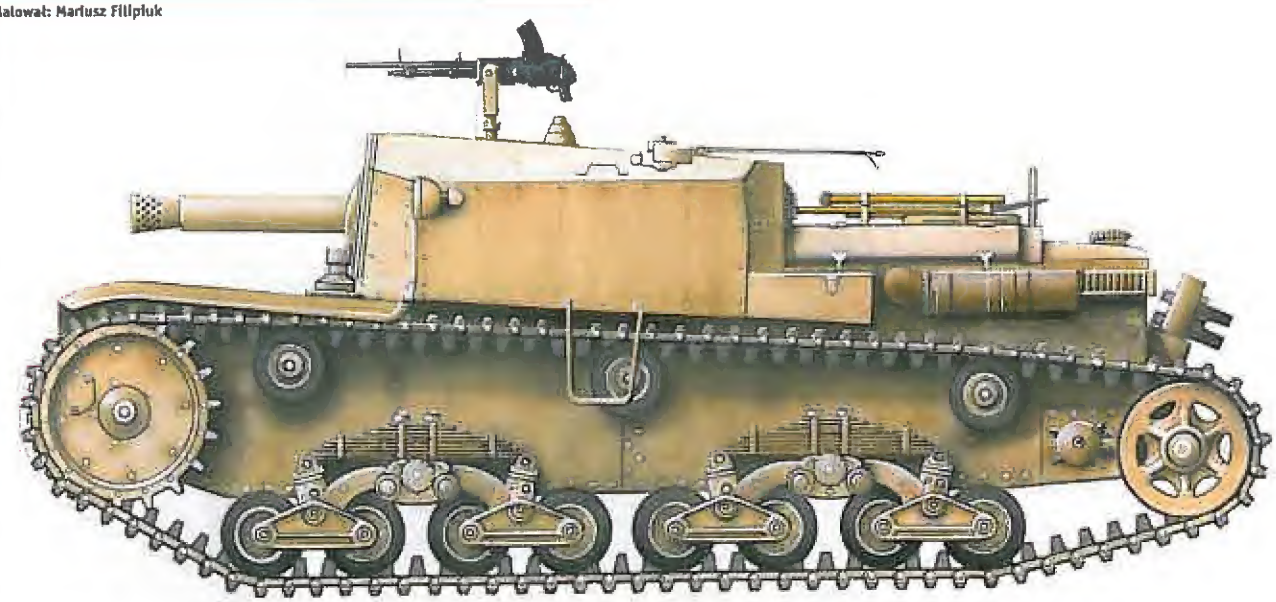


Pojazd dowodzenia Carro Comando M 41.

Pojazd dowodzenia Carro Comando M 41 w zbiorach Museo Storico della Motorizzazione Militare w Rzymie. Fot. Andrzej Kinski

Działo samobieżne Semovente M 42 da 75/18

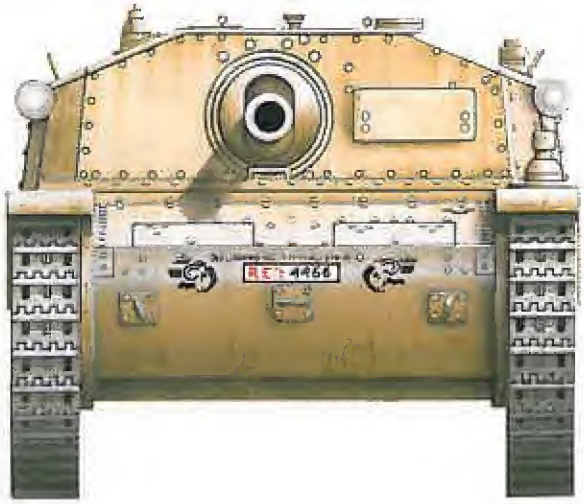
Malował: Mariusz Filipiuk



działa samobieżne Semovente da 75/18 na podwoziach typu M 41 i M 42. W liczbie tej było także 11 nowych pojazdów na podwoziu M 42, których nie zdążono już przekazać Regio Esercito i które Niemcy przejęli w zakładach Ansaldo w Genui. Kolejnych 8 dział tego typu Niemcy odkryli na terenie różnych koszar armii włoskiej. W sumie w niemieckich siłach zbrojnych znalazło się 131 sztuk pojazdów, które otrzymały nowe oznaczenie Sturmgeschütz M 42 mit 75/18 850 (i).

Z uwagi na olbrzymie braki w sprzęcie pancernym, mimo krytycznej oceny walorów bojowych StuG M 42 850 (i), władze niemieckie złożyły w październiku 1943 r. zamówienie na kolejne wozy tego typu. Na jego podstawie wyprodukowano 8 dział w 1943 r. oraz kolejnych 47 w 1944 r. Warto dodać, że od końca 1943 r. wprowadzono kilka modyfikacji, m.in. dla zmniejszenia ryzyka zsuwania się gąsienic na kołach napędowych montowano cztery dodatkowe zewnętrzne zęby, a prawy właz w górnej płycie kadłuba był od tego momentu dwuczęściowy.

Większość StuG-ów M42 850 (i) przekazano do walczących na froncie włoskim dywizji piechoty Wehrmachtu. Uzbrajano w nie jedną z kompanii dywizyjnych dywizjonów przeciwpancernych. Teoretycznie każda z nich miała dysponować 6 pojazdami z haubicami 75/18, 8 z armatami 75/34 oraz jednym wozem dowodzenia. Jednak życie wprowadzało swoje korekty i tak przykładowo, gdy na początku 1944 r. do Włoch przewieziono z frontu wschodniego 5. Dywizję Strzelców Górskich, 2. kompania Gebirgs-Panzerjäger-Abteilung 85 otrzymała 5 M 42 mit 75/18 oraz 9 M 42 mit 75/34. W marcu 1944 r. w 2. kompanii



Działo samobieżne Semovente M 40 da 75/18 z V lub VI dywizjonu dział samobieżnych (V lub VI Gruppo Semoventi) z 132. pułku artylerii 132. Dywizji Pancernej „Ariete", Egipt, sierpień 1942 r.

Jedno z nielicznych kolorowych zdjęć Semovente da 75/18, jakie opublikowano w czasie wojny we włoskiej prasie. Fotografia została wykonana na Pustyni Libijskiej na początku 1942 r.

Wiosną 1942 r. zdjęcia nowych włoskich wozów bojowych pojawiły się także w niemieckiej prasie, w tym w piśmie „Die Wehrmacht".

Jedno z dział samobieżnych Semoventi da 75/18 zdobytych przez Niemców we wrześniu 1943 r.

Panzerjäger-Abteilung 278 (ze składu 278. Dywizji Piechoty) było tylko 12 włoskich dział samobieżnych: 4 M 42 mit 75/18 oraz 8 M 42 mit 75/34. W późniejszym okresie zdarzało się zastępowanie M 42 mit 75/18 działami samobieżnymi StuG M 43 mit 105/25 853 (i).

Warto wspomnieć, że od lutego 1944 r. wspomniane kompanie otrzymywały często nazwy Dywizjonów Dział Szturmowych, a ich numer powstawał poprzez dodanie „1000" do dotychczasowego numeru dywizjonu przeciwpancernego. I tak 2. kompania Pz.Jg.Abt. 236 (z 162. DP) stała się StuG Abt. 1236.

StuG M 42 850 (i) były intensywnie wykorzystywane w walkach na froncie włoskim. Nie były to jednak wozy zbyt lubiane wśród niemieckich żołnierzy. Główna broń nie odpowiadała już potrzebom pola walki w 1944 r., narzekano na awaryjność podzespołów, a zła wentylacja przedziału bojowego sprawiała, że niekiedy zdesperowane załogi walczyły z uchylonymi włazami! Niemieckie załogi narzekały także na jakość włoskich radiostacji, zdarzało się ich demontowanie i zastępowanie niemieckim sprzętem radiowym.

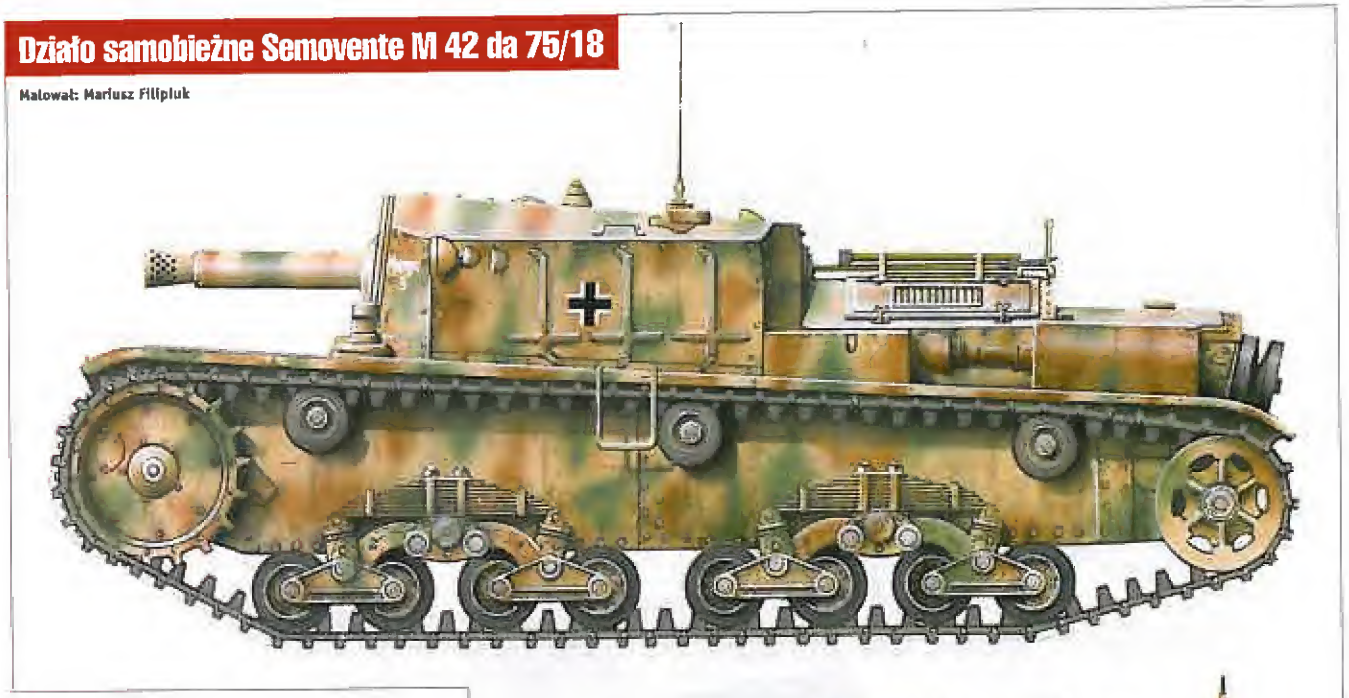
Warto dodać, że pod koniec 1944 r. ostatni StuG M 42 850 (i), jaki pozostał jeszcze w Panzerjäger-Abteilung 278, został przystosowany do roli pojazdu ewakuacyjnego. Niesprawne lub uszkodzone w walkach pojazdy wykorzystywano jako nieruchome stanowiska ogniowe bądź nawet jako fałszywe cele dla alianckich samolotów. W czasie kilkunastu miesięcy walk utracono wiele włoskich Semoventi. Jednak część ze strat udało się uzupełnić dzięki trwającej nadal produkcji seryjnej. 31 grudnia 1944 r. jednostki Wehrmachtu, Waffen-SS i Ordnungspolizei dysponowały jeszcze 45 działami samobieżnymi StuG M 42 850 (i). Znajdowały się one w uzbrojeniu następujących jednostek:

Grupa Armii „C" – front włoski:
Panzer-Ausbildungs-Abteilung Süd;
5. Gebirgsjäger-Division;
114. Jäger-Division;
162. (turkestanische) Infanterie-Division;
356. Infanterie-Division;
362. Infanterie-Division;
Grupa Armii „F" – Bałkany:
21. Waffen-Gebirgs-Division der SS *Skanderbeg*.
Grupa Armii „Süd" – Węgry:
12. Polizei-Panzer-Kompanie.

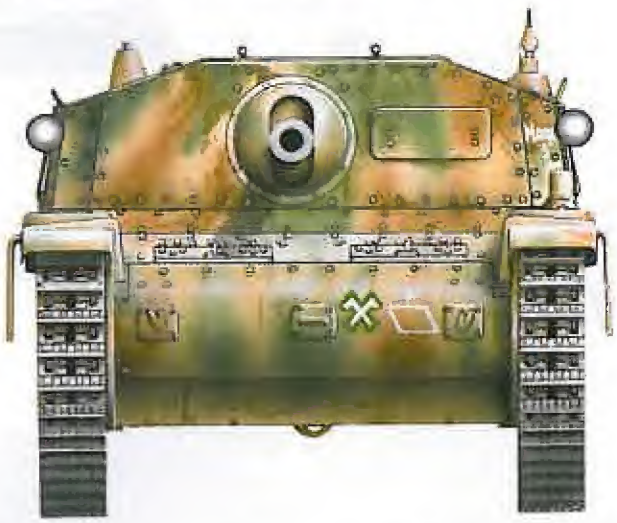
Po 8 września 1943 r. w niemieckie ręce wpadło także co najmniej 16 wozów dowodzenia Carro Comando M 41 i Carro Comando M 42. Pierwsze z nich otrzymały oznaczenie Panzerbefehlswagen M 41 771 (i), drugie Panzerbefehlswagen M 42 772 (i). Pojazdy tego typu

Działo samobieżne Semovente M 42 da 75/18

Malował: Mariusz Filipiuk



na podwoziu M 42 były nadal produkowane na niemieckie zamówienie. Choć w 1943 r. zakłady Ansaldo zbudowały tylko 1 Pz.Bf.Wg. M 42 772 (i), to w następnym roku powstało ich już 37, a na początku 1945 ukończono montaż jeszcze 3 takich wozów. Podkreślmy, że niemieckie załogi nie lubiły ich zbytnio, głównie z uwagi na ciasnotę przedziału bojowego i słabe uzbrojenie. Niekiedy Pz.Bf.Wg. M 42 772 (i) wykorzystywano jako opancerzone pojazdy amunicyjne.



Działo samobieżne Sturmgeschütz M 42 mit 75/18 850 (i) z 2. kompanii 171. dywizjonu przeciwpancernego (Panzerjäger-Abteilung 171) z 71. Dywizji Piechoty Wehrmachtu, Castelforte, maj 1944 r. Pojazd o nazwie własnej "Marga 3".

Powojenne losy

Około 50 dział samobieżnych Semovente M 41 da 75/18 i M 42 da 75/18 przetrwało walki na Płw. Apenińskim w stanie nadającym się do remontu. W drugiej połowie lat 40. wcielono je ponownie do służby w armii włoskiej, która po likwidacji w 1946 r. monarchii i ustanowieniu republiki nosiła nazwę Esercito Italiano. Większość z dział samobieżnych przydzielono jako pojazdy wsparcia do batalionów piechoty. Wprowadzono w nich tylko niewielkie modyfikacje, m.in. montując brytyjski lub kanadyjski sprzęt radiowy. W połowie lat 50., wraz przyjęciem do uzbrojenia pojazdów pancernych amerykańskiej produkcji, działa Semoventi da 75/18 wycofano ostatecznie z uzbrojenia włoskich sił zbrojnych.

Do naszych czasów szczęśliwie zachowało się niemało egzemplarzy Semovente da 75/18. Poza granicami Włoch znajdują się dwa stosunkowo dobrze zachowane egzemplarze Semovente M 40 da 75/18. Jeden z nich jest eksponowany w Aberdeen Proving Ground w stanie Maryland. Inny jest ozdobą kolekcji Musée des Blindés w Saumur we Francji. Wrak Semovente M 40 można oglądać w muzeum w El Alamein w Egipcie.

Semovente da 75/18 przejęty przez niemieckich spadochroniarzy po kapitulacji włoskiej armii we wrześniu 1943 r.

Dane taktyczno-techniczne dział samobieżnych Semovente M 40 da 75/18 (w nawiasach wybrane dane Semovente M 41 da 75/18):

Masa: 13,1 t. **Załoga:** 3 ludzi dowódca-celowniczy, ładowniczy-radiooperator, kierowca. **Wymiary:** długość 4,91 m, szerokość 2,28 m, wysokość 1,85 m, prześwit 0,41 m.; **Uzbrojenie:** 1 haubica kal. 75 mm L/18, kąt ostrzału w płaszczyźnie poziomej 20° w lewo oraz 18° w prawo, kąt ostrzału w płaszczyźnie pionowej od +22° do -12° oraz 1 karabin maszynowy, początkowo Breda Mod. 30 kal. 6,5 mm, później Breda Mod. 38 kal. 8 mm. **Amunicja:** 44 naboje do haubicy kal. 75 mm oraz 1104 naboi do km kal. 8 mm.; **Pancerz:** z płyt walcowanych nitowanych, o grubości maksymalnej – przód 25+25 mm, bok i tył 25 mm, dno 15 mm.; **Napęd:** silnik wysokoprężny Fiat SPA 8T, 8-cylindrowy, o mocy 125 KM przy 1800 obr./min., chłodzony wodą (silnik wysokoprężny Fiat SPA 15T o mocy 145 KM przy 1900 obr./min.).; **Zapas paliwa:** zbiorniki o łącznej pojemności 180 l. **Skrzynia przekładniowa:** mechaniczna, 4 biegi do przodu i 1 do tyłu. **Podwozie:** z obu stron pojazdu zawieszenie zblokowane, 2 zespoły po 2 wózki, amortyzowane resorami płaskimi, każdy wózek zawieszony na wahaczach, z dwoma kołami nośnymi z bandażami gumowymi; trzy koła podtrzymujące górną część gąsienicy; koła napędzające z przodu, napinające z tyłu; gąsienice metalowe, jednogrzebieniowe, składające się z ogniw o szerokości 260 mm. **Środki łączności:** radiostacja R.F. 1 C.A.; **Osiągi:** prędkość maks. po drodze 30 (32) km/godz., w terenie 15 (16) km/godz., zasięg po drodze do 210 (200) km; **Pokonywane przeszkody terenowe:** ściany wysokości 0,8 m, rowy szerokości 2,1 m, brody głębokości 1 m.

Choć we Włoszech nie ma ani jednego działa samobieżnego na podwoziu M 40, to jednak można tam obecnie oglądać około 10 Semovente M 41 i M 42. Najlepiej zachowany w świecie, w pełni sprawny technicznie egzemplarz Semovente M 41 da 75/18 znajduje się w zbiorach Museo Oto Melara w La Spezia. Jest to pojazd użytkowany po zakończeniu wojny przez włoską armię. Jego kilkuletni remont ukończono w 2005 r. w związku z obchodami 100-lecia założenia firmy. Także Semovente M 41 da 75/18 w zbiorach Museo Storico della Motorizazione Militare w Rzymie to pojazd użytkowany do polowy lat 50. przez włoską armię. Obecnie nie jest jednak sprawny technicznie. Z kolei Semovente M 42 da 75/18 w zbiorach Museo dell`Aviazione w Rimini został wyprodukowany na niemieckie zamówienie w 1944 r. Służył w 162. Dywizji Piechoty, a następnie w 1. Dywizji Strzelców Spadochronowych. Jego wrak odnaleziono w styczniu 2000 r. w rejonie Rimini. Po żmudnych zabiegach konserwatorskich udostępniono go zwiedzającym muzeum we wrześniu 2004 r. Liczne Semoventi pełnią we Włoszech rolę pomników, by wspomnieć przykładowo działo samobieżne przed koszarami *Baldassarre* w Maniago, należącymi do 132. pułku artylerii Brygady *Ariete*, jednostki dziedziczącej tradycje swojej słynnej imienniczki z okresu II wojny światowej. ■

Niektóre dane taktyczno-techniczne dział samobieżnych Semovente M 42 da 75/18:

Masa: 13,25 t. **Wymiary:** długość 5,04 m, szerokość 2,23 m, wysokość 1,85 m. **Napęd:** silnik benzynowy Fiat SPA 15 TB, 8-cylindrowy, o mocy 185 KM przy 2400 obr./min., chłodzony wodą. **Skrzynia przekładniowa:** mechaniczna, 5 biegów do przodu i 1 do tyłu. **Osiągi:** prędkość maks. po drodze 40 km/godz., w terenie 15-20 km/godz., zasięg po drodze do 170 km;

Działo samobieżne Semovente M 41 da 75/18 w zbiorach Museo Storico della Motorizazione Militare w Rzymie.
Fot. Andrzej Kinski

Broń stosowana w działach samobieżnych Semoventi da 75/18 oraz w wozach dowodzenia dla jednostek dział samobieżnych

* pocisk kumulacyjny
** pocisk odłamkowy

Typ	Kaliber (mm)	Szybkostrzelność (strz./min.)	Prędkość początkowa pocisku (m/sek.)	Donośność praktyczna (m)	Masa pocisku (kg)	Przebijalność pancerza (mm)
				8000	5,2*, 6,35**	70 (z 500m)
Haubica Obice da 75/18	75	10	425	700	0,122	20 (z 400m)
Wkm Breda Mod. 31	13,2	400	788	400	0,019	3 (ze 100m)
Km Breda Mod. 30	6,5	475	609	500	0,029	4 (ze 100m)
Km Breda Mod. 38	8	460	791			

Źródła fotografii zbiory Andrzeja Kirskiego, Daniele Guglielmi, Janusza Magnuskiego, "Cronache della Guerra" 1941-42, "Die Wehrmacht" 1942 r., "Field Artillery Journal" 1943r., "Tempo" 1942.

OPERACJA „HUSKY"

Operacja desantowa na Sycylię doprowadziła do wyeliminowania Włoch jako sojusznika III Rzeszy, co było bezsprzecznie znaczącym sukcesem militarnym i politycznym. Była to kolejna, po operacji „Torch" wspólna akcja Brytyjczyków i Amerykanów w Europie. W walkach nad Sycylią po raz pierwszy lotnictwo amerykańskie użyło samolotów myśliwsko-bombowych A-36A natomiast siły lądowe amfibii DUKW. Jednak operacja „Husky" znana jest głównie z działań wywiadu brytyjskiego, które sprawiły, że Niemcy byli przekonani, iż właściawa operacja desantowa nastąpi na Sardynii.

ZBIGNIEW LALAK

Zarys planu operacyjnego został przedstawiony na konferencji w Casablance w styczniu 1943 r. Siły brytyjskie miały składać się z trzech dywizji piechoty, czterech batalionów spadochroniarzy oraz dwóch brygad pancernych. Zadaniem Brytyjczyków było opanowanie portów w Syrakuzach, Augusta oraz kompleksu lotnisk (było to 14 lotnisk polowych z doskonale rozbudowaną strukturą) znajdujących się w rejonie Pachino i Comiso oraz Ponte Olivo. Amerykanie mieli lądować na południowo-zachodnim wybrzeżu i opanować Sciacca i Marinella oraz lotniska w rejonie Castelveltrano. Do wykonania tego zadania wydzielono dwie dywizje piechoty oraz brygadę czołgów. Główny desant sił amerykańskich miał jednak wystąpić w rejonie Palermo. Plan zakładał podzielenie sił wlosko-niemieckich, które broniły wyspy.

23 stycznia 1943 r. gen. Marshall zaakceptował plan operacji „Husky", której termin został wyznaczony na 10 lipca, przy czym lądowanie musiało się odbyć pomiędzy godziną 0.30 a 4.30 ze względu na sprzyjające światło księżyca. Brytyjczycy uzgodnili także, iż wprawdzie gen. Eisenhower jako głównodowodzący Alianckich Sił Ekspedycyjnych będzie nadzorował ogólny plan to bezpośrednimi dowódcami sztabów zostaną Brytyjczycy. Siłami lotniczymi dowodził marszałek Artur Tedder, marynarką admirał Andrew Cunningham, a siłami lądowymi gen. sir Harold Alexander. Siły lądowe miały składać się z amerykańskiej 7. Armii, której dowództwo miał objąć gen. Patton natomiast brytyjskie z 8. Armii gen. Montgomery'ego. Utworzona został 15. Grupa Armii, której dowództwo objął właśnie Alexander.

Planowanie operacji odbywało się w zespole nazwanym „Force 141". Prace przebiegały z ogromnymi trudnościami i w fatalnej atmosferze. Alexander nie był wybitnym oficerem sztabowym (jeden z historyków nazwał go „intelektualnie leniwym"), nie potrafił właściwie zorganizować pracy, wprowadzał chaos i bałagan, brakowało aktualnych map i zdjęć. Szczere zdziwienie wywołało u Alexandra pojawienie się olbrzymiej plastycznej makiety Sycylii, którą zamówił Amerykanin gen. Charles Gairdner. Sztaby marynarki i lotnictwa opracowywały swoje założenia samodzielnie i przekazywały Alexandrowi jedynie ostateczne ustalenia. O chaotycznej pracy sztabu Alexandra może świadczyć fakt, że powstało aż osiem wariantów głównego lądowania. W kwietniu Eisenhowerowi przedstawiono plan „Husky 8", który zakładał lądowanie sił „Western Task Force", czyli Amerykanów w rejonie Palermo, natomiast zespołu brytyjskiego „Eastern Task Force" w rejonie Pachino – Pozzallo – Gela oraz pod Avola w Zatoce Noto. Plan ten

W lutym 1943 roku na czele Comando Supremo stanął gen. Ambrosio, który zdecydowanie przeciwstawiał się rozmieszczeniu na terenie Włoch jednostek niemieckich. Dopiero w czerwcu Włosi wyrazili zgodę na rozmieszczenie siedmiu dywizji na swoim terytorium. Na zdjęciu Benito Mussolini wizytuje jednostki niemieckie przed wysłaniem na front tunezyjski.

został zaakceptowany po uwzględnieniu małych poprawek i przesłany do sztabów 7. i 8. Armii. Montgomery miał do przedstawionego planu szereg zastrzeżeń. Pierwszym było podzielenie sił 8. Armii. Przeprowadzając lądowanie zgodnie z planem „Husky 8" Brytyjczycy pozbawiali się możliwości szybkiego zwycięstwa. 2 maja w Algierze na żądanie Eisenhowera odbyła się wspólna konferencja dowódców armii i Alexandra. Montgomery w trakcie dyskusji zasugerował bezcelowość desantu w rejonie Palermo. Argumentował, że skupiwszy siły brytyjskie na południowo-wschodnim wybrzeżu z głównym celem zajęcia Syrakuz i Augusta, konieczne staje się osłonięcie lewego skrzydła 8. Armii, co najlepiej może uczynić amerykańska 7. Armia lądując na wybrzeżu pomiędzy Licata a Pachino. Eisenhower podzielił tę argumentację i polecił zmienić plany lądowania zgodnie z sugestiami Montgomery'ego. Ze zmiany tej niezadowolony był Patton, który nie dostrzegał takich zagrożeń. Wywody „Montego" o determinacji z jaką będą walczyli włoscy żołnierze nazywał bujdami (choć nieoficjalnie) i zupełnie pozbawionymi podstaw stwierdzeniami. Zdaniem Pattona należało podzielić siły obrońców i jak najszybciej skierować się na Messynę. Eisenhower wolał jednak przyjąć bardziej ostrożny wariant operacji. Patton w prywatnej rozmowie na pytanie Alexandra jak przyjął zmianę planów odpowiedział: *„Panie Generale ja nie zajmuję się planami, ja wykonuję rozkazy"*, jednak po powrocie do

Główni aktorzy sycylijskich zmagań (od prawej): gen. Montgomery, gen Eisenhower i gen. Patton, dla którego kampania sycylijska zakończyła się dymisją i wielkim skandalem.

Allied Forces Headquarters – Mediterranean
General Dwight D. Eisenhower

15. Grupa Armii
General Sir Harold Alexander

7. Armia (amerykańska)
Lt.Gen. George S.Patton

1st Ranger Battalion
3rd Ranger Battalion
4th Ranger Battalion
70th Tank Battalion
753rd Tank Battalion
39th Engineer Regiment
540th Engineer Shore Regiment
5th Armored Artillery Group
58th Armored Field Artillery Battalion
62nd Armored Field Artillery Battalion
65th Armored Field Artillery Battalion
17th Artillery Regiment
36th Artillery Regiment
77th Artillery Regiment
178th Artillery Regiment
Free French 4th Morrocan Tabor

II Korpus
Lt.Gen. Omar N. Bradley

1st Infantry Division
Maj.Gen. Terry de la Mesa Allen

16th Infantry Regiment
18th Infantry Regiment
26th Infantry Regiment
5th Field Artillery Battalion
7th Field Artillery Battalion
32d Field Artillery Battalion
33d Field Artillery Battalion
1st Engineer Combat Battalion
1st Reconnaissance Troop

45th Infantry Division
Maj.Gen. Troy H.Middleton

157th Infantry Regiment
179th Infantry Regiment
180th Infantry Regiment
158th Field Artillery Battalion
160th Field Artillery Battalion
171st Field Artillery Battalion
189th Field Artillery Battalion
120th Engineer Combat Battalion
45th Reconnaissance Troop

2nd Armored Division
Maj.Gen. Hugh J. Gaffey

Combat Command A
Combat Command B
41st Armored Infantry Regiment
66th Armored Regiment
67th Armored Regiment
14th Armored Field Artillery Battalion
78th Armored Field Artillery Battalion

78th Armored Field Artillery Battalion
92nd Armored Field Artillery Battalion
17th Armored Engineer Battalion
82nd Armored Reconnaissance Battalion

3rd Infantry Division
Maj.Gen. **Lucian K. Truscott, Jr.**

7th Infantry Regiment
15th Infantry Regiment
30th Infantry Regiment
9th Field Artillery Battalion
10th Field Artillery Battalion
39th Field Artillery Battalion
41st Field Artillery Battalion
10th Engineer Combat Battalion

82nd Airborne Division
Maj.Gen. **Matthew B. Ridgway**

504th Parachute Infantry Regiment
505th Parachute Infantry Regiment
325th Glider Infantry Regiment
376th Parachute Field Artillery Battalion
456th Parachute Field Artillery Battalion
319th Glider Field Artillery Battalion
320th Glider Field Artillery Battalion
307th Airborne Engineer Battalion
80th Airborne Anti-Aircraft Battalion

Odwody:
9th Infantry Division
Maj. Gen. Manton S. Eddy

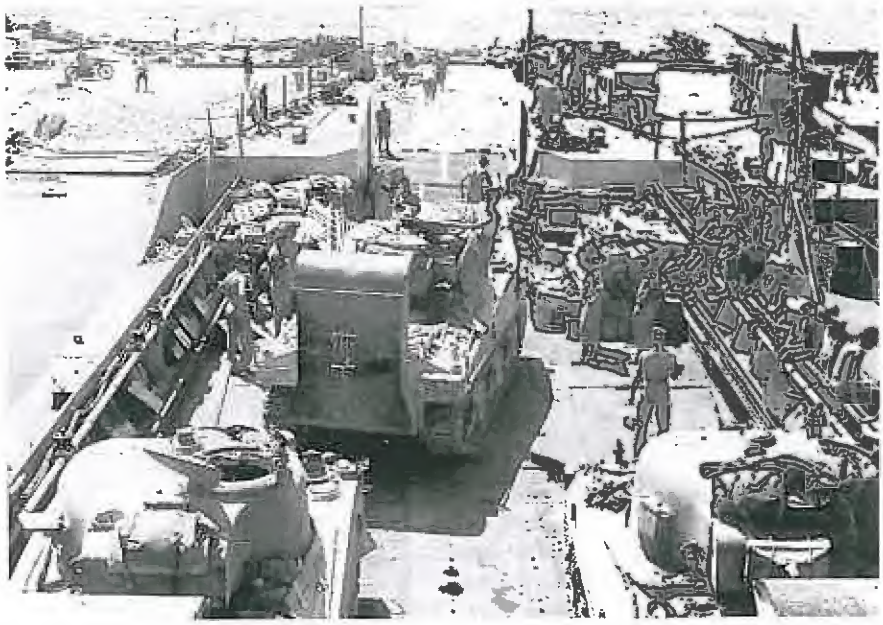
39th Infantry Regiment
47th Infantry Regiment
60th Infantry Regiment
26th Field Artillery Battalion
34th Field Artillery Battalion
60th Field Artillery Battalion
84th Field Artillery Battalion
15th Engineer Combat Battalion
42nd Anti-Aircraft Battalion
9th Reconnaissance Troop

8. Armia (brytyjska)
General Bernard Law Montgomery

2. Special Air Service Paratroop Battalion
3. Commando Battalion
40. Royal Marine Commando Battalion
41. Royal Marine Commando Battalion
3 kompanie 2nd/7th Battalion, The Middlesex Regiment
2nd/4th Batt., The Hampshire Regiment
1st Battalion The Argyll and Sutherland Highlanders
2nd Battalion, The Highland Light Inf.
1st Battalion, The Welch Regiment
7th Battalion, Royal Marines

XIII Korpus
Lt.Gen.Miles Dempsey

105th Anti-Tank Regiment, RA
6th Army Group RA



Załadunek *Shermanów* na okręty desantowe LCT w porcie Sousse w Tunezji. 3 lipiec 1943 roku. Czołgi wyposażone zostały w osłony wlotów powietrza do silnika oraz spalin, które umożliwiały brodzenie.

swojej kratery w rozmowie z szefem sztabu powiedział: *„tak to właśnie jest gdy głównodowodzący* [chodzi o Eisenhowera] *z oficera armii amerykańskiej staje się oficerem armii sojuszniczej".*

7. Armia gen. Pattona składała się z II Korpusu dowodzonego przez gen. Omara N. Bradleya (1. i 45. DP) oraz samodzielnie operujących 3. DP i 82. DPD i 2. DPanc. 8. Armia gen. Montgomery'ego składała się z: XIII Korpusu gen. Milesa Dempsey'a (5. i 50. DP), XXX Korpusu gen. Oliviera Lees'a (213. BP, 51. DP oraz kanadyjskiej 1. DP), samodzielnie działały 23. BPanc. 40 i 41. Kompanie Commando oraz 1. DPD.

Siły przeznaczone do opanowania Sycylii zostały podzielone na dwa zgrupowania operacyjne: zachodnie i wschodnie (American Western Task Force i British Eastern Task Force). Dowódcą zgrupowania zachodniego był wiceadm. Henry Kent, natomiast wschodniego wiceadm. Betram Ramsay. W każdym zgrupowaniu znajdowały się cztery zespoły lądowania. Zachodnie zgrupowanie tworzyły: zespół lądowania „Joss" (TF-86), który dowodzony był przez kontradm. Richarda D. Conolly i miał za zadanie przetransportowanie 3. DP. Lądowanie miało się odbyć na lewym skrzydle amerykańskiego sektora w rejonie Licata. Zespół desantowy „Dime" (TF-81) dowodzony był przez kontradm. Johna L. Halla i transportował 1. DP oraz elementy 2. DPanc. (CCB). Zespół ten miał opanować centralny rejon sektora lądowania, czyli rejon Gela. Zespół lądowania „Cent" (TF-85) dowodzony przez kontradm. Alana G. Kirka transportował 45. DP gen. Troya H. Middeltona, który miał wylądować na prawym skrzydle w rejonie Scoglitti. Czwarty zespół „Kool" dowodzony przez kontradm. Reeda przewoził drugi rzut 7. Armii i pozostałe jednostki 2. DPanc. W odwodzie 7. Armii znajdowała się 9. DP gen. Mantona S. Eddy'go.

Wschodnie zgrupowanie składało się z: zespołu lądowania „V" dowodzonego przez kontradm. Philipa Viana, który miał przetransportować do sektora „Bark-West" kanadyjską 1. DP oraz 23. Brygadę Pancerną. Zespół lądowania „B" dowodzony przez kontradm. McGrigora miał wysadzić w sektorze „Bakr-South" żołnierzy 51. DP. Sektory „Acid-North" i „Acid-South" zostały przeznaczone dla 5. i 50. DP. Wchodziły one w skład zespołu lądowania „A", którym dowodził kontradm. Troubridge. Piąty zespół – zespół lądowania „N" dowodzony był przez komandora Ashbourna, transportował 231. BP. Brygada miała wylądować na plaży pomiędzy przylądkiem Pessaro a wyspą Vendicari. W odwodzie znajdował się 78. DP gen. Viviana Evelegh'a

Jako pierwsze do działań miały przystąpić oddziały powietrznodesantowe. 9 lipca grupa bojowa 505. pułku piechoty spadochronowej z amerykańskiej 82. DPD miała w ramach operacji „Husky 1" opanować most w Piano Lupo, znajdujący się 7 mil na północny wschód od Gela. Zgrupowanie bojowe 504. pułku piechoty spadochronowej miało wylądować 10 lipca (operacja „Husky 2") na zachód do Gela i miało osłaniać działania 505. Pułku. Brytyjska 1. Brygada Piechoty Szybowcowej w ramach operacji „Ladbroke" miała za zadanie opanować most na rzece Anapo w Ponte Grande, co umożliwiłoby szybki marsz na Syrakuzy. Ostatnia operacja – operacja Fustian, miała być przeprowadzana przez brytyjską 1. Brygadę Spadochronową. 13 lipca „Czerwone Diabły" miały wylądować w rejonie mosty Primasol na rzece Simeto, co otworzyłoby drogę do Catanii.

Zachodnie Zgrupowanie dysponowało 580 okrętami i 1124 okrętami desantowymi. Wschodnie Zgrupowanie zgromadziło flotę 795 okrętów i 715 okrętów desantowych. Do walki stanęło 115 000 żołnierzy Imperium Brytyjskiego oraz 66 000 Amerykanów. Dysponowali oni 600 czołgami, 1800 działami oraz 14 000 pojazdami mechanicznymi.

Obrońcy

Zdobycie Sycylii było kluczem do pokonania Włoch. Niemcy początkowo skłaniali się do poglądu, że o ile doszłoby do operacji wymierzonej przeciwko Włochom dużo bardziej cenną dla aliantów „zdobyczą" będzie Sardynia lub Korsyka. Opanowanie Sardynii oznaczało bowiem podzielenie Półwyspu Apenińskiego na dwie części. Cały obszar Włoch znalazłby się pod kontrolą alianckiego lotnictwa. Sycylia nie dawała aż takich możliwości strategicznych. Drugim ważnym powodem, dla którego nie zakładano desantu na Sycylię, było przekonanie o dominacji brytyjskiego punku widzenia na Bałkany. Desant w Grecji lub Jugosławii oznaczałby powrót do dawnej polityki tzw. „miękkiego podbrzusza Europy" i tym samym skierowanie się do Niemiec poprzez Belgrad, Budapeszt i Wiedeń. Włoskie naczelne dowództwo było jednak zdania, że celem kolejnego ataku będzie Sycylia. Opanowanie Sycylii dawało bowiem aliantom ogromne korzyści głównie za sprawą portów. Zdolności przeładunkowe sycylijskich portów był ogromne. W Syrakuzach dziennie przeladowywano 1000 ton, w Messynie do 5000 ton, w Palermo 2500 ton, a w Katanii 2000 ton. Bez opanowania baz przeładunkowych dla zaopatrywania walczących wojsk na Bałkanach planowanie tak wielkiej operacji jak lądowanie w Grecji było mrzonką. Niemcy jednak uparcie trwali przy swoim stanowisku. W efekcie czego, gdy na Sycylii lądowały pierwsze oddziały w Grecji i Jugosławii znajdowało się 14 niemieckich dywizji. Wzmocniono obronę Sardynii i Korsyki znacznie rozbudowując obronę wybrzeża, co więcej już po wykryciu konwoju z kanadyjską 1. DP Niemcy doszli do wniosku, że kieruje się on do wybrzeży greckich z Sycylii i wysłali wszystkie kutry torpedowe, aby w dogodnym momencie u greckich wybrzeży zniszczyły brytyjskie statki. Ten błąd okazał się dla Niemców bardzo kosztowny.

W lutym 1943 r. dowódcą włoskiej 6. Armii, która miała bronić Sycylii, został gen. Mario Roatta. Roatta był nielubiany zarówno przez Niemców, jak i część oficerów włoskich. Był to bezkompromisowy oficer, który wypowiadał swoje zdanie w każdej sytuacji, całkowicie oddany idei włoskiego faszyzmu. O Sycylijczykach miał jak najgorszą opinię, uważał że są leniwi i niewiele warci jako żołnierze. Jednak to właśnie Roatta przygotował Sycylię do obrony. Zażądał, aby Comando Supremo zgodziło się na utworzenie jedynego ośrodka dowodzenia – Dowództwa Sił Zbrojnych Sycylii. Oznaczało to, że dowódcy baz morskich Messyna-Reggio adm. Giuseppe Manfredi, Augusta-Syrakuzy adm. Priamo Leonardi oraz Trapani wiceadm. Pietro Barone mieli podlegać Roattcie, a nie dowództwu floty – co było ewenementem. W marcu Roatta ogłosił przymusowe prace w pasie 15 kilometrów w głąb wybrzeża, które miały być wykonywane przez ludność cywilną. Wojsko miało ufortyfikować mosty oraz inne punkty o znaczeniu strategicznym. Miesięczne zapotrzebowanie obliczone przez sztab Roatty na cement wynosiło 160 000 ton, Commando Supremo przyznało jedynie 7000 ton. 13 maja 1943 r. na konferencji w Rzymie pomiędzy Roattą

Na wybrzeżu w rejonie Gela rozmieszczone zostały stanowiska armat przeciwpancernych Cannone Da 47/32, które miały stanowić obronę przeciwpancerną. W większości zostały one opuszczone przez Włochów zanim rozpoczęły się walki.

24th Armoured Field Regiment, RA
98th Armoured Field Regiment, RA
11th Field Regiment, RA
66th Medium Regiment, RA
75th Medium Regiment, RA
80th Medium Regiment, RA

5th Infantry Division
Maj.Gen. H.P.M. Berney-Ficklin

13th Infantry Brigade
2nd battalion Cameronians (Scottish Rifles)
2nd battalion Royal Inniskilling Fusiliers
2nd battalion Wiltshire Regiment
15th Infantry Brigade
1st battalion Green Howards
1st battalion Kings Own Yorkshire Light Infantry
1st battalion York and Lancaster Regiment
17th Infantry Brigade
2nd battalion Royal Scots Fusiliers
2nd battalion Northamptonshire Regiment
6th battalion Seaforth Highlanders
91st Field Regiment, RA
92nd Field Regiment, RA
156th Field Regiment, RA
52nd Anti-Tank Regiment, RA
18th Light Anti Aircraft Regiment, RA
5th Reconnaissance Regiment
7th Battalion, The Cheshire Regiment (Machine Gun battalion)
38th, 245th i 252nd Field Companies, Royal Engineers
245th Field Park Company, RE

50th (Northumbrian) Inf. Div.
Maj.Gen. Sidney Kirkman

69th Infantry Brigade
5th battalion East Yorkshire Regiment
6th battalion Green Howards
7th battalion Green Howards
151st Infantry Brigade
6th battalion Durham Light Infantry
8th battalion Durham Light Infantry
9th battalion Durham Light Infantry
168th Infantry Brigade
1st battalion London Irish Regiment
1st battalion London Scottish Regiment
10th battalion Royal Berkshire Regiment
74th Field Regiment, RA
90th Field Regiment, RA
124th Field Regiment, RA
102nd (Northumberland Hussars) Anti-Tank Regiment, RA
25th Light Anti-Aircraft Regiment, RA
2nd Battalion The Cheshire Regiment (MG) 233rd, 501st i 505th Field Companies, Royal Engineers

78th Infantry Division
Maj.Gen. Vyvyan Evelegh

11th Infantry Brigade
2nd battalion Lancashire Fusiliers
1st battalion East Surrey Regiment
5th battalion Northamptonshire Regiment
36th Infantry Brigade
6th battalion Royal West Kent Regiment
5th battalion Buffs (Royal East Kent Regiment)

8th battalion Argyll & Sutherland Highlanders
38th (Irish) Infantry Brigade
6th battalion Royal Iniskilling Fusiliers
1st battalion Royal Irish Fusiliers
2nd battalion London Irish Rifles
56th Reconnaissance Regiment, RAC
17th Field Regiment, RA
132nd Field Regiment, RA
138th Field Regiment, RA
64th Anti-Tank Regiment,
142nd Field Regiment, RA
49th Light Anti-Aircraft Regiment, RA
1st Battalion, Kensington Regiment (Princess Louise's) (Machine Gun)
214th, 237th i 256th Field Companies, Royal Engineers
281st Field Park Company, RE

1st Airborne Division
Maj.Gen. George F. Hopkinson

1st Airlanding Brigade
1st battalion The Border Regiment
2nd battalion South Staffordshire Regiment
9th Field Company, Royal Engineers
1st Parachute Brigade
1st battalion Parachute Regiment
2nd battalion Parachute Regiment
3rd battalion Parachute Regiment
1st Airlanding Anti-tank battery, RA

4th Armoured Brigade
3rd County of London Yeomanry (The Sharpshooters)
44th Royal Tank Regiment
A Squadron, 1st (Royal) Dragoons

XXX Korpus
Lt.Gen. Sir Oliver Leese

73rd Anti-Tank Regiment, RA
5th Army Group RA
57th Field Regiment, RA
58th Field Regiment, RA
78th Field Regiment, RA
7th Medium Regiment, RA
64th Medium Regiment, RA
70th Medium Regiment, RA
11th (Honourable Artillery Company) RHA
142nd Armoured Field Regiment, RA

1st Canadian Infantry Division
Maj.Gen. Guy G. Simonds

1st Canadian Infantry Brigade
The Royal Canadian Regiment
Hastings and Prince Edward Regiment
48th Highlanders of Canada
2nd Canadian Infantry Brigade
Princess Patricia's Canadian Light Infantry
Seaforth Highlanders of Canada
Loyal Edmonton Regiment
3rd Canadian Infantry Brigade
Royal 22e Régiment
Carleton and York Regiment

Działa Baterii artylerii obrony wybrzeża wyposażone były w armaty kalibru 152 mm, 120 mm i 102 mm. Rejon Crotone i Sidereno broniły baterie armat 120 i 152 mm zainstalowane na platformach kolejowych.

a szefem sztabu marynarki adm. Arturo Riccardim doszło do ostrej wymiany zdań, co w efekcie skończyło się dymisją Roatty. Roatta zapoznawszy się z wynikami prac nad wybrzeżem stwierdził, że mieszkańcy Sycylii nie mają ducha walki, co doprowadzi do szybkiego upadku wyspy i całych Włoch, co więcej stwierdził, że Sycylijczycy nie są godni bycia Włochami. Na spotkani obecni byli przedstawiciele władz cywilnych (które od marca podlegały dowództwu obrony Sycylii). W wypowiedzi Roatty było dużo prawdy. Jednostki obrony wybrzeża składały się z oficerów i żołnierzy miejscowych, już w piątkowy wieczór odcinki powierzone tym jednostkom pustoszały. Oficerowie udawali się do swoich domów tak jak szeregowcy. Na obszarze, który miał być broniony przez batalion, pozostawała zazwyczaj nie pełna kompania, a częściej pluton. W poniedziałek oficerowie powracali do służby, a z szeregowymi bywało różnie.

Nowym dowódcą obrony Sycylii został gen. Alfredo Guzzoni. Guzzoni dysponował dwoma korpusami: XII gen. Mario Ariso (12 lipca został zastąpiony przez gen. Francesco Zingalesa), któremu podlegały: 26. DP *Assietta* – gen. Erberto Papini (został 26 lipca zastąpiony przez gen. Ottoniro Schrebera), 28. DP *Aosta* – gen. Giacomo Romano, 202. Dywizja Obrony Wybrzeża – gen. Ficalbi, 207. i 208. DOW, 136. pułkiem obrony wybrzeża i niemiecką 15. DGPanc. gen. Eberharda Rodta. Korpus dysponował także trzema grupami szybkimi, które były w zasadzie grupami bojowymi w sile wzmocnionego pułku. Były to Grupa „A" pplk. Perrone, Grupa „B" pplk. Mascio, Grupa „C" mjr. Finocchi. W końcu maja w ważnych strategiczne rejonach rozmieszczono trzy pułki bersalierów oraz jeden pułk Czarnych Koszul. W odwodzie znajdował się pułk bersalierów oraz cztery dywizjony artylerii. XVI Korpus gen. Carlo Rossiego dysponował 206. i 213. Dywizjami Obrony Wybrzeża dowodzonymi przez gen. Achille d'Havet i gen. Carlo Gotti, XVIII i XIX Brygadą Obrony Wybrzeża, 54. *Napoli* DP gen. Giulio Gotti-Porcinari, niemiecką dywizją pancerną *Hermann Göring* gen. Paula Conratha oraz Grupą Bojową „Schmalz" utworzoną z 115. pgpanc. dwóch batalionów fortecznych i trzech pułków spadochroniarzy z 1. DSpad. Odwodem był zaledwie jeden dywizjon artylerii. 6. Armia dysponowała w rezerwie 4. Dywizją Piechoty *Livorno*, dwoma pułkami piechoty (33. i 34.), pułkiem artylerii oraz batalionem saperów. W bazach morskich znajdowało się 13 batalionów obrony wy-

Pomoc wojskowa jakiej udzielili Niemcy armii włoskiej obejmowała dostawy uzbrojenia i wyposażenia. Na zdjęciu armata 7,5 cm leIG 18 obsługiwana przez żołnierzy z batalionu „San Marco"

brzeża oraz personel marynarki wojennej. Dywizje *Aosta* i *Napoli* nie posiadały wystarczających stanów etatowych i uzbrojenia, dodatkowo morale żołnierzy było na bardzo niskim poziomie. Dywizja *Assietta* posiadała prawie pełne stany, jednak nie dysponowała wystarczającą ilością uzbrojenia. Jedyną posiadającą wartość bojową jednostką włoską była dywizja *Livorno*, lecz przybyła ona na Sycylię dopiero w maju i nie była jeszcze gotowa do walki. Dywizje niemieckie były najwartościowszymi jednostkami bojowymi. Znajdowały się one jednak w fazie rozbudowy. Na Sycylię kierowano jednostki szkolone z południowej Francji lub z Austrii. Ponieważ w maju i czerwcu trwały przygotowania do wielkiej ofensywy pod Kurskiem dostawy sprzętu na Sycylię uległy znacznemu ograniczeniu. To wszystko sprawiło, że siły przeznaczone do obrony Sycylii był niewystarczająca.

Preludium operacji „Husky"

Dla obrony Sycylii ważne znaczenia miała mała skalista wysepka Pantelleria. W końcu lat 20. Włosi zaczęli intensywną rozbudowę bazy morskiej a następnie lotniczej. Zbudowano pas startowy oraz kompleks hangarów, które wykuto w litej skale. „Gibraltar Morza Śródziemnego" jak Pantellerię nazywała włoska propaganda broniony był przez garnizon liczący 10 000 żołnierzy i marynarzy. Dowódcą Pantellerii był wiceadm. Gino Pavasi. Garnizon składał się głównie z obsługi bazy kutrów torpedowych, lotniska oraz małych oddziałów pomocniczych. Poważnych wzmocnieniem było pojawienie się na wyspie oddziałów, które ewakuowano z Tunezji, była to głównie piechota bez artylerii i jednostek pancernych. Gen. Guzzoni w maju zamierzał skierować na wyspę Brygadę „Pantelleria", którą sformowano na Sycylii (miała dwie kompanie czołgów średnich). Do wysłania Brygady jednak nie doszło.

Plan opanowania Pantelleri zakładał silne działania lotnictwa oraz desantowanie oddziałów brytyjskich po wcześniejszym skierowaniu do Włochów ultimatum. Pavasi zdawał sobie sprawę, że możliwości obrony są ograniczone. Alarmował Commando Supremo, że w razie desantu nie będzie w stanie przeciwstawić się aliantom. Lotnictwo amerykańskie pomiędzy 18 maja a 6 czerwca wykonało 1700 lotów bombowych, w czasie których zrzucono 900 ton bomb. Znaczne zintensyfikowanie nalotów nastąpiło pomiędzy 6 a 11 czerwca, gdy wykonano 3647 lotów bombowych i zrzucono aż 4900 ton bomb. 8 czerwca zespół czterech brytyjskich krążowników – *Newfoundland*, *Aurora*, *Orion* i *Penelope* rozpoczął ostrzał głównej bazy w Porto di Pantalleria. Celem Brytyjczyków były baterie obrony wybrzeża. Jak się okazało zaledwie 5 z 16 baterii otworzyło ogień do Brytyjczyków, pozostałe zostały wcześniej zniszczone przez lotnictwo. W trakcie ostrzału kolejne dwie zostały namierzone i zniszczone. Pavesi w południe otrzymał rozkaz zakazujący kapitulacji i nakazujący walkę do ostatniego żołnierza.

W nocy 10 czerwca alianci przystąpili do kolejnego ostrzału, który był wstępem do desantu. Pavasi wysłał do Rzymu radiogram: *„ostrzał spowodował olbrzymie zniszczenia, dalsza obrona jest niemożliwa"*. Wbrew wcześniejszym rozkazom o godzinie 9.00 Pavasi przekazał do podległych mu jednostek rozkaz o kapitulacji. Do wyspy zbliżył się konwój jednostek transportowych, w których znajdowały się oddziały brytyjskiej 1. DP gen. W.E. Clutterbucka, mające o godzinie 10 przystąpić do lądowania. Przeładunek żołnierzy na okręty desantowe trwał prawie półtorej godziny, o 11.55 pierwsi Brytyjczycy wylądowali na Pantellerii. O godzinie 12.20 Porto di Pantalleria została zajęta przez oddziały 1. DP. Dowódca bazy zwrócił się do Brytyjczyków

Dywizja „Hermann Göring" dysponowała 20 działami samobieżnymi StuG III oraz 9 haubicami samobieżnymi StuH. W czasie walk na Sycylii stracono 7 pojazdów. 22 lipca na Sycylię przybyła 29. Dywizja Grenadierów Pancernych, która dysponowała 43 działami samobieżnymi StuG III. Łącznie w sierpniu zdołano ewakuować z Sycylii 44 działa tego typu.

West Nova Scotia Regiment
1st Field Regiment, RCHA
2nd Field Regiment, RCA
3rd Field Regiment, RCA
The Saskatoon Light Infantry (MG)
1st Anti-Tank Regiment, RCA
2nd Light Anti-Tank Regiment, RCA
4th Reconnaissance Regiment (4th Princess Louise Dragoon Guards)
1st, 3rd i 4th Field Companies , RCE
2nd Field Park Company, RCE

1st Canadian Army Tank Brigade

11th Armoured Regiment (The Ontario Regiment)
12th Armoured Regiment (The Three Rivers Regiment)
14th Armoured Regiment (The Calgary Regiment)

51st (Highland) Infantry Division
Maj.Gen. Douglas Wimberley

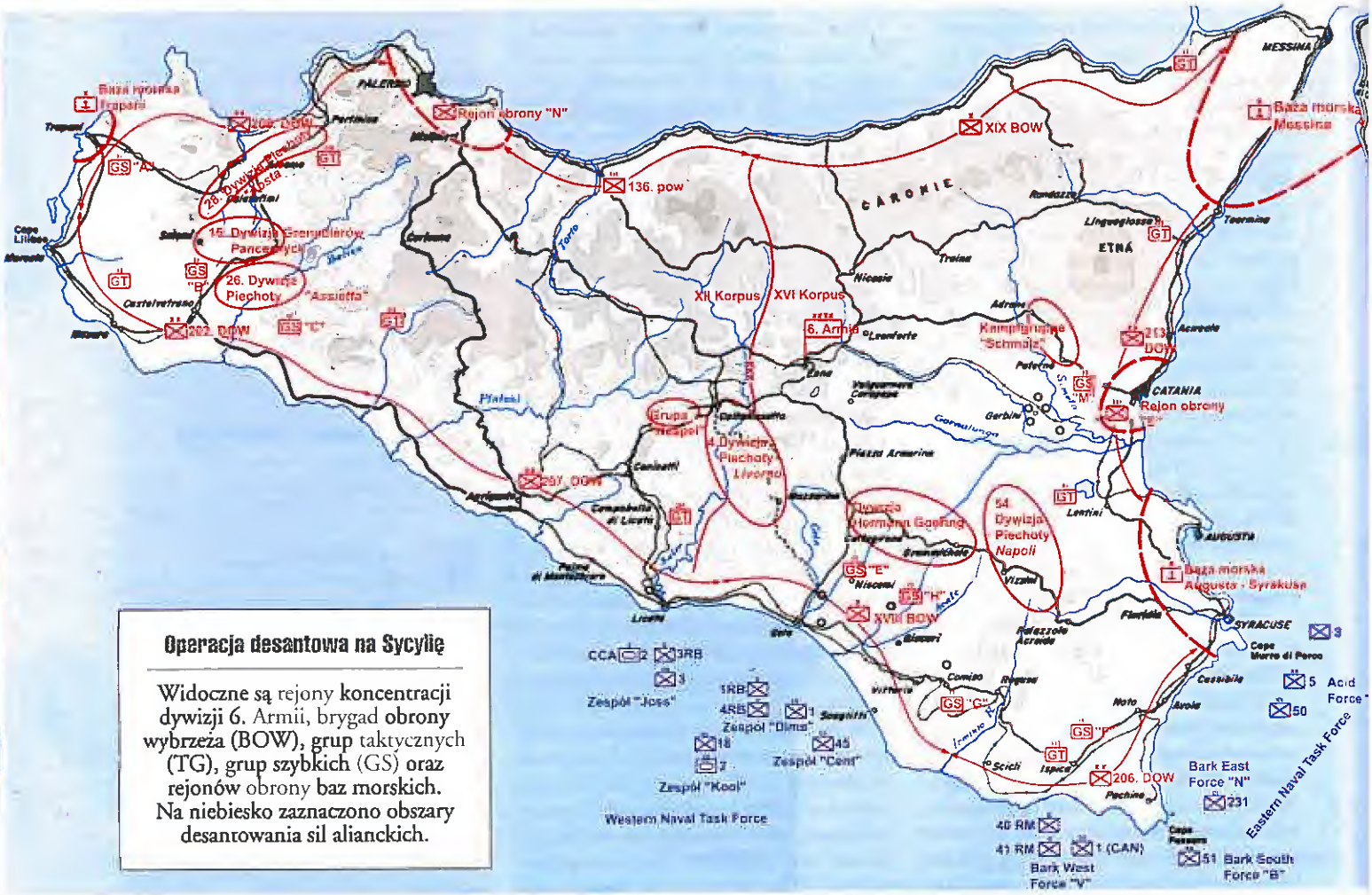
152nd Infantry Brigade
5th battalion Queen's Own Cameron Highlanders
2nd battalion Seaforth Highlanders
5th battalion Seaforth Highlanders
153rd Infantry Brigade
5th battalion Black Watch
1st battalion Gordon Highlanders
5/7th battalion Gordon Highlanders
154th Infantry Brigade
1st battalion Black Watch
7th battalion Black Watch
7th battalion Argyll & Sutherland Highlanders
126th Field Regiment, RA
127th Field Regiment, RA
128th Field Regiment, RA
61st Anti-Tank Regiment, RA
40th Light Antiaircraft Regiment, RA
1st/7th Battalion, The Middlesex Regiment (Duke of Cambridge's Own) (MG battalion)
274th 275th i 275th Field Companies, Royal Engineers
239th Field Park Company, RE

23rd Armoured Brigade

50th Royal Tank Regiment
46th Royal Tank Regiment
40th Royal Tank Regiment
1th battalion Kings Royal Rifle Corps

231st Infantry Brigade

2nd Battalion, The Devonshire Regiment
1st Battalion, The Dorsetshire Regiment
1st Battalion, The Hampshire Regiment
165th Field Regiment, RA
295th Field Company, RE



Operacja desantowa na Sycylię

Widoczne są rejony koncentracji dywizji 6. Armii, brygad obrony wybrzeża (BOW), grup taktycznych (TG), grup szybkich (GS) oraz rejonów obrony baz morskich. Na niebiesko zaznaczono obszary desantowania sił alianckich.

Ordre de bataille sił włosko-niemieckich w dniu 10 lipca 1943 roku

6. Armia
Dowódca:
Generale d'Armata Alfredo Guzzoni
Szef sztabu:
Generale di Brigata Emilio Faldella

XII Korpus Armii
Generale di Corpo Mario Arisio (12 lipca zastąpiony przez Gen.d. Corpo Francesco Zingales)

202. Dywizja Obrony Wybrzeża
– Gen.d.Div. Ficalbi
120. pułk obrony wybrzeża (387., 497., 245., 380. i 857. bataliony)
142. pułk obrony wybrzeża (377., 427., 466. i 490 batalion)
124. pułk obrony wybrzeża (376., 386. i 543. batalion)
43. pułk artylerii obrony wybrzeża – XX dywizjon (bateria armat 149/35 i bateria armat 155/36), XXII dywizjon (1., 2. i 3. baterie armat 105/28)
LXXVI dywizjon artylerii plot
CCXVIII dywizjon artylerii (armaty 100/22)

z prośbą o żywność i słodką wodę okazało się bowiem, że podczas jednego z nalotów bomby trafiły w magazyn żywnościowy oraz stację pomp i od czterech dni Włosi byli bez żywności i wody. O godzinie 17.35 wyspa została zajęta. W trakcie nalotów Włosi stracili 200 zabitych i 300 rannych. Straty alianckie ograniczyły się zaledwie do czterech zestrzelonych samolotów i szesnastu uszkodzonych. Straty lądujących Brytyjczyków jak wspominał gen. Bradley ograniczyły się do jednego żołnierza, który został … pogryziony przez osiołka.

Drugim celem obok Pantellerii były trzy wysepki – Lampedusa, Linosa i Lampione, które tworzyły archipelag Wysp Pelagicznych. Garnizon Lampedusy liczył 4300 żołnierzy, którzy mieli dwa plutony czołgów oraz 33 armaty przeciwlotnicze kalibru 80 mm. Pierwszy nalot miał miejsce w południe 11 czerwca. Wykonała go formacja 26 bombowców B-26. Po południu nad wysepką pojawiło się ponownie 40 samolotów B-25 i A-20, które zaatakowały stanowiska artylerii przeciwlotniczej. W nocy dzieło zniszczenia było kontynuowane przez załogi brytyjskich *Wellingtonów*. Rankiem 12 czerwca okazało się, że obrońcy Lampedusy nie mają już żadnego sprawnego samolotu. Do wieczora tego dnia alianckie samoloty zrzuciły łącznie 270 ton bomb. 13 czerwca na wyspie wylądował 2. batalion Coldstearm Guards, który bez walki przejął kontrolę nad Lampedusą. 20 czerwca na lotnisku wylądował pierwszy aliancki samolot. Linosa i Lampione zostały zajęte bez żadnych problemów.

Zajęcie Pantelerii i Wysp Pelagicznych sprawiło, że Niemcy poważnie zaczęli się zastanawiać nad niebezpieczeństwem, które zawisło nad Sycylią. W efekcie zapadła decyzja o pozostawieniu na Sycylii dywizji *Hermann Göring* oraz o wysłaniu na Sycylię XIV Korpusu Pancernego gen. Hube, który miał utworzyć trzon niemieckich sił przeznaczonych do obrony Sycylii. Do południowych Włoch przerzucono dowództwo LXXVI Korpusu Pancernego gen. von Senger und Etterlin, który dysponował 29. DGPanc. oraz 26. DPanc. Wszystkie te przygotowania podjęto jednak zbyt późno.

Cisza przed burzą

4 lipca włoski samolot rozpoznawczy dalekiego zasięgu w trakcie lotu patrolowego niedaleko przylądka Serrat odkrył zespół 25 okrętów transportowych. Wieczorem Comando Supremo otrzymało meldunek, że przez Cieśninę Gibraltarską przeszedł konwój składający się co najmniej ze 100 jednostek. Meldunki te przekazano do sztabu Sił Obrony Sycylii. Jeszcze tego samego wie-

Włoska dywizja piechoty dysponowała 30 moździerzami kalibru 81 mm, w dywizjach zmotoryzowanych znajdowało się 45 moździerzy.

czoru doszło do spotkania gen. Guzzoniego z gen. von Senger und Etterlin, który rankiem przybył na Sycylię. Guzzoni postawił wszystkie swoje jednostki w stan alarmowy. Niestety część dowódców – zwłaszcza batalionów obrony wybrzeża, zignorowała ten rozkaz. Pierwszy raz Guzzoni stan alarmu wprowadził już 30 czerwca i z każdym następnym dniem czujność jednostek pierwszoliniowych stopniowo spadała. Zatem gdy wieczorem 4 lipca otrzymano rozkaz alarmu część oficerów go zignorowała.

Następnego dnia Commando Supremo otrzymało meldunek od włoskiego agenta, że do portu w Melrs El Kebir przybyło 16 dużych okrętów szpitalnych, na których zarządzono stan pogotowia. Tego samego dnia włoscy agenci przesłali meldunek o zlokalizowaniu dowództwa i sztabu 8. Armii gen. Montgomery'ego, które znajdowały się obecnie w Trypoli w południowej Tunezji. 8. Armia w styczniu 1943 r. „zniknęła", a na jej miejsce pojawiła się 12. Armia, której dowództwo zlokalizowano na Malcie. Miało to sprawić wrażenie, że nowy związek taktyczny jest przygotowywany do inwazji na Bałkany. Wieczorem 6 lipca gen. Guzzoni w rozmowie telefonicznej z Mussolinim otrzymał wyraźny rozkaz *„musicie obronić Sycylię za wszelką cenę"*. O godzinie 12.45 w dniu 7 lipca Guzzoni otrzymał wiadomość z Comando Supremo: *„należy się spodziewać inwazji na wyspę w każdej chwili"*. Guzzoni wydał rozkaz, aby rozpocząć przygotowania do zniszczenia instalacji portowych w Licata, Porto Empedocle i Sciaccia. Wieczorem 8 lipca gen. Ambrosini zgodził się na prośbę Guzzoniego, aby przygotowaniami do zniszczenia objąć także porty w Trapani i Marsala.

9 lipca w kwaterze Hitlera odbyła się konferencja, na której omawiano sytuację

Jedynie bazy Regia Marina miały dobrą osłonę przeciwlotniczą, jednostki piechoty dysponowały zazwyczaj dwoma lub trzema bateriami. Na zdjęciu działko przeciwlotnicze Cannone-Mitragliera da 20/77 Scotti kalibru 20 mm.

CXLIII dywizjon artylerii
(armaty 149/35)
CLVII dywizjon artylerii
(armaty 149/19)
CXLI dywizjon artylerii
(armaty 75/27)
CLXXII dywizjon artylerii
(armaty 105/28)
4 samodzielne kompaniie ppanc.
(509., 510., 626. i 645.)
151. kompania motocyklistów
102. kompania moździerzy

20 maja przydzielono także 120. pułk obrony wybrzeża

207. Dywizja Obrony Wybżerza
– Gen.d.Brig. Ottorine Schreiber
138. pułk obrony wybrzeża
(420., 388. i 308. batalion,CIX batalion milicji faszstowskiej)
139. pułk obrony wybrzeża
(390., 419. i 538. batalion)
51. pułk artylerii obrony wybrzeża
(XXXV dywizjon: 151., 158. i 159. baterie armat 105/17)
CCXXXII dywizjon (1. i 2. baterie armat100/22), CLX dywzjon
(485. i 487. Baterie armat 149/35 oraz 150. bateria armat 105/27),
trzy kompanie milicji
(505., 516. i 620.),
103. kompania moździerzy
104. batalion piechoty obrony wybrzeża
CV battalion Milicji Faszystowskiej
W maju podporządkowane zostały:
177. pułk Bersalierów
(DXXV, DXXVI i DXXVII batalion Bersalierów)
1. kompania motocyklistów
CIV dywizjon przeciwpancerny

208. Dywizja Obrony Wybżerza
133. pułk obrony wybrzeża
(244., 423. i 498. bataliony)
147. pułk obrony wybrzeża
(438., 539. i 378. bataliony)
28. pułk artylerii obrony wybrzeża
– CCXV dywizjon (armaty 100/17), CXXIV dywizjon (armaty 105/45)
101. i 517. kompania moździerzy
164. kompania przeciwpancerna
518., 519., 618. i 619. bataliony Milicji

26. Dywizja Piechoty (Assietta)
– Gen. d. Div. Erberto Papini
(10 lipca zastąpiony przez Gen. d.Div. Francesco Scotti. 26 lipca dowódcą został Gen. d. Div. Ottorino Schreiber)
29. i 30. pułk piechoty
(każdy po 3 bataliony)
17. Legion Milicji Faszystowskiej
XVIII batalion Czarnych Koszul
XVII batalion Czarnych Koszul

259. kompania ckm Czarnych Koszul
25. pułk artylerii (I i II dywizjon armaty 100/17 oraz III i IV armaty 75/27 (trakcja konna)
CXXVI battalion moździerzy (18 moździerzy kalibru 81 mm)
126. kompania art. ppanc. (12 armat 47/32)
326. bateria artylerii plot. oraz samodzielna 10. bateria art.plot.

28. Dywizja Piechoty (Aosta)
– Gen. d. Div. Giacomo Romano
5. i 6. pułk piechoty (każdy po 3 bataliony)
171. Legion Milicji Faszystowskiej
CLXVIII batalion Czarnych Koszul
CLXXI battalion Czarnych Koszul
22. pułk artylerii (I i II dywizjo armaty 75/27 o trakcji konnej oraz III dywizjon armaty 75/18 o trakcji zmotoryzowanej i IV dywizjon armaty 75/13 holowane przez muły)
328. i 365. bateria art. plot.
XXVIII battalion moździerzy (18 moździerzy kalibru 81 mm)
28. kompania art. ppanc. (12 armat 47/32)

15. Dywizja Grenadierów Pancernych
– Generalmajor Eberhard Rodt
215. batalion pancerny (3 kompanie razem: 6 Pz III i 46 Pz IV), 2. kompania *Tygrysów* z sPz.Abt. 504 następnie przydzielona do pułku pancernego dywizji „Hermann Göring" (17 Pz. VI)
104. pułk grenadierów pancernych
115. pułk grenadierów pancernych
129. pułk grenadierów pancernych
33. zmotoryzowany pułk artylerii
315. dywizjon artylerii przeciwpancernej (2 kompanie ciężkie i 1 lekka)
115. pułk rozpoznawczy

Grupa Szybka „A" – T.Col. Perrone
dowództwo XII batalionu czołgów (czołgi L35)
4. kompania CII batalionu czołgów (czołgi R-35)
1. kompania CXXXIII dywizjonu artylerii samobieżnej (Semoventi 47/32)
3. kompania 448. batalionu szybkiego
2. bateria CX dywizjonu artylerii zmotoryzowanej
2. działon 328. baterii art. plot z dywizji „Aosta"

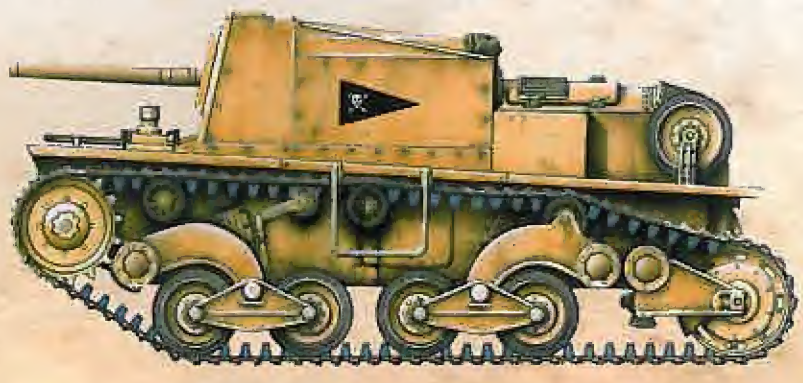
Grupa Szybka „B" – T.Col. Mascio
dowództwo CXXXIII dywizjonu dział szturmowych
3. kompania CXXXIII dywizjonu dział szturmowych (Semoventi 47/32)

Renault R-35 z 2. kompanii CI batalionu czołgów, która wchodziła w skład Grupy Szybkiej „F". Oznaczenia taktyczne wskazują, że był to czwarty czołg z 1. plutonu. Malował: Mariusz Filipiuk

na Morzu Śródziemnym. Zarówno Hitler, jak i Jodl byli zdania, że celem akcji aliantów będzie Grecja. Hitler nie zmienił swojej opinii, nawet gdy zapoznano go z meldunkiem Luftwaffe o zlokalizowaniu konwoju 20 mil na południe od Pantellerii. Wieczorem – ok. godz. 1.30, Hitler otrzymał rozkaz o wykryciu już pięciu konwojów, w których płynęło ok. 200 jednostek. Nastąpiły gorączkowe działania, które miały potwierdzić wiarygodność tego meldunku. W efekcie Hitler wydał rozkaz Kesselringowi aby postawił w gotowości bojowej wszystkie jednostki niemieckie na obszarze Grecji i Sardynii. Kesselring w przesłanym rozkazie do wszystkich jednostek jednoznacznie stwierdził, że: *„ataku nieprzyjaciela można się spodziewać w ciągu kilku godzin"*. Jedynymi jednostkami, których nie postawiono w stan bojowy były oddziały na Sycylii. Luftwaffe przez cały 9 lipca patrolowały wyznaczone rejony, w których wykryto konwoje. Meldunki przesłane do sztabu OB „Południe" pozwoliły sztabowcom Kesselringa na stwierdzenie: *„wszystkie jednostki znajdujące się na Sycylii powinny zostać postawione w stan gotowości bojowej"*. Strata kilkunastu godzin jak się później okazało miała kluczowe znaczenie w walkach toczonych 10 lipca.

9 lipca gen. Guzzoni około godziny 18.30 otrzymał meldunek o wykryciu 6 zespołów desantowych na wysokości Przylądka Passero w Zatoce Gela. O godzinie 19.00 ogłoszono alarm bojowy dla wszystkich jednostek na Sycylii. Nad wyspą pojawiły się pierwsze bombowce. Zaatakowano dowództwo Dywizji *Livorno* w Caltansetta oraz Dywizji *Napoli* w Palazzolo Acreide. Bomby spadły na bazy lotnictwa morskiego w Syrakuzach i Catanii. Jednostki nawodne zespołów osłonowych rozpoczęły ostrzał portów w Taormina, Trapani i Augusta. Około północy gen. Guzzoni otrzymał od oficerów marynarki meldunek, że wokół Sycylii rozpoczął się sztorm. Sztorm znany „tramontana" był okresowo wywoływany przez silne wiatry wiejące znad Afryki. Dowódca 206. DOW gen. Achille d'Havet, która broniła wybrzeża od Gela do Pachimo w rozmowie telefonicznej z gen. Guzzonim stwierdził, że przy takim stanie morza inwazja aliancka jest niemożliwa. Rozmowę zakończył stwierdzeniem: *„może mi Pan wierzyć jako staremu żeglarzowi"*, po czym odwołał alarm bojowy w swojej dywizji.

Na nieszczęście dla Włochów sztorm, który nagle się rozpoczął równie nagle się zakończył. Tuż przed pierwszą w nocy 10 lipca jedynym jego skutkiem było fatal-



Na Sycylii znajdowały się cztery dywizjony dział Semoventi Da 47/32, które dysponowały 75 pojazdami. Malował: Mariusz Filipiuk

Czolg Pz.Kpfw. III Ausf. N z Dywizji Hermann Göring w sycylijskim miasteczku.

ne samopoczucie części żołnierzy z 45. DP. Około godz. 1 w nocy do kwatery Guzzoniego napłynęły meldunki o lądowaniu pierwszych spadochroniarzy. Inwazja na Sycylię stała się faktem.

Inwazja. Siły brytyjskie

Wieczorem z sześciu lotnisk w Tunezji wystartowało 109 amerykańskich C-47 należących do 51. Skrzydła Transportowego oraz 35 brytyjskich samolotów typu *Albemarle*. Samoloty holowały 144 szybowce *Horsa* oraz *Waco*, które na swoich pokładach transportowały żołnierzy brytyjskiej 1. DPD. Było to łącznie 2075 spadochroniarzy i żołnierzy pułku szybowcowego. Transportowano także 7 Jeepów, 6 haubic oraz 10 moździerzy. Zadaniem Brytyjczyków było opanowanie mostu w Ponte Grande. Wiatr, który spowodował sztorm sprawił także wiele problemów szybowcom. Szybowce ok. godziny 23.10 zostały ostrzelane przez włoską artylerię przeciwlotniczą. Włosi wprawdzie myśleli, że to samoloty bombowe i jedynym meldunkiem jaki przekazali była informacja o nalocie bombowym. Ze 144 szybowców na trasie dolotu wodowało 10, kolejne 65 szybowców *Waco* w wyniku rozproszenia spowodowanego silnym wiatrem ominęło swoją strefę lądowania i wodowało, 59 szybowców lądowało pomiędzy Przylądkiem Passero a Cape Murro di Porco. Zaledwie 12 szybowców zdolało wylądować w bezpośrednim rejonie celu, z których jeden pilotowany przez sierż. D.P. Galpina w wyznaczonym rejonie. Szybowiec nr 133 przewodził żołnierzy pod dowództwem por. Withersa z 2. batalionu South Staffordshire Regiment należącego do 1. Brygady Szybowcowej. Withers podzielił swój pluton i zaatakował most od południa i północy. Most broniony był przez żołnierzy ze 120. pułku obrony wybrzeża. Niespodziewany atak sprawił, że Włosi poddali się. Brytyjczycy zniszczyli ładunki wybuchowe przeznaczone do zlikwidowania mostu oraz bunkry załogi. Następnie wycofali się na wzgórze, gdzie Withers zorganizował obronę. 27 Brytyjczyków czekało na posiłki. Około godz. 6.30 w rejon mostu zdołało się przedostać 60 żołnierzy. Most był broniony zaledwie przez 87 Brytyjczyków. Brytyjczycy pod dowództwem płk. Cattertorna rozpoczęli walkę. 150 żołnierzy zaatakowało radiostację w Murro di Parco, która została po krótkiej walce zdobyta.

Na początku 1943 roku na Sycylii w większości stacjonowały jednostki artylerii przeciwlotniczej oraz jednostki szkolne. W oparciu o te jednostki w marcu rozpoczęto formowanie Dywizji Grenadierów „Sizilien", którą następnie przemianowano na 15. Dywizję Grenadierów Pancernych.

6. kompania CII batalionu czołgów (czołgi R-35)
1. i 2. kompania 448.batalionu szybkiego,
pluton motocyklistów z 50. kompanii
6. bateria CXXXIII dywizjonu artylerii zmotoryzowanej
2. dzialon 78. Baterii art.plot.

Grupa Szybka „C" – Mjr. Finocchi
dowództwo CII batalionu czołgów
4. kompania 448. batalionu szybkiego
5. kompania CII batalionu czołgów (czolgi R-35)
2. kompania CIV dywizjonu dzial szturmowych (Semoventi 47/32)
10. bateria IV dywizjonu z 25. part. mot dywizji „Assietta"
4. działo 78. baterii art.plot.

Grupa taktyczna „Chiusa-Sclafani"
10. pułk Belsarierów (bataliony: XXXV, LXXIII i LXXIV)
1. szwadron samochodów pancernych
IV kompania dział samobieżnych (10 Semoventi 75/18)
12. bateria z CIII dywizjonu (armaty 75/27)

Grupa taktyczna „Inchiapparo-Casale"
LI batalion Belsarierów
I dywizjon przeciwpancerny Bersalierów

Grupa taktyczna „Alcamo-Partinico"
171. batalion Czarnych Koszul
168. batalion Czarnych Koszul

Grupa taktyczna „Campobello di Licata – Ravanusa"
17. batalion Czarnych Koszul
1. szwadron kawalerii „Palermo"

Rejon obrony „N" (Palermo)
– Gen.d.Brig. Giuseppe Molinero
304. batalion obrony wybrzeża
344. batalion obrony wybrzeża
476. batalion obrony wybrzeża
XXX dywizjon kawalerii
XI.I dywizjon artylerii
baterie artylerii przeciwlotniczej: dwie baterie art.plot. (działka 20 mm), trzy baterie art.plot. (armaty 102/20), siedem baterii art.plot. (armaty 90/43), siedem baterii (armaty 76/40), cztery baterie – niemieckie (armaty 37 mm), trzy baterie – (armaty 20 mm)
136. pułk obrony wybrzeża (103. i 465. batalion) rozmieszczone w Palermo i San Stefano di Camestra.

Jednostki odwodowe:
CXII legion Milicji Faszystowskiej
CIV dywizjon artylerii ppanc.
XVI dywizjon artylerii ppanc.
CCXXX dywizjon artylerii samobieżnej
CXXI dywizjon artylerii (armaty 149/13)
CXXII dywizjon artylerii (armaty 149/13)
XXI dywizjon artylerii (armaty 105/28)
XXII dywizjon artylerii (armaty 105/28)
XLVIII dywizjon artylerii (armaty 105/28)
XIX dywizjon artylerii „Centauro" (armaty 105/28)
VII dywizjon artylerii plot (armaty 75)

XVI Korpus
– Generale d'Armata Carlo Rossi

206. Dywizja Obrony Wybżerza
Gen.d.Div. Achille d'Havet
122. pułk obrony wybrzeża (243. i 375. batalion)
123. pułk obrony wybrzeża (381., 383. i 542. batalion)
146. pułk obrony wybrzeża (430.,437. i 374. batalion)
44. pułk artylerii obrony wybrzeża
– CII dywizjon (47. i 48. Baterie armat 76/06), CCXXIV dywizjon (1., 2. i 3. baterie armat 100/22), CLXIV dywizjon (79.,80. i 81. baterie armat 149/35), CLXI. dywizjon (52., 53., 54. baterie armat 149/35), CLXII dywizjon (73. i 74. baterie armat149/35)
227. bateria artylerii (armaty 105/14)
Podległe:
CCXXX dywizjon artylerii samobieżnej (15 Semoventi 47/32)
CCIX dywizjon artylerii (armat 100/22)
XXI dywizjon artylerii (49., 330. baterie armat 75/27 i 452. bateria armat 75/06)

213. Dywizja Obrony Wybżerza
– Gen.d.Div. Carlo Gotti
135. pułk obrony wybrzeża (102. i 369. batalion)
372. samodzielny batalion obrony wybrzeża
55. kompania Milicji Faszystowskiej
21. pułk artylerii obrony wybrzeża
– CXLIV dywizjon (275. i 276. baterie armat 305/17), XXX dywizjon (162. i 165. baterie armat 149/35, 226. bateria armat 105/14, 153. bateria armat 105/27, 3. bateria armat 149/19 oraz 182. bateria armat 105/27), CCXXX dywizjon (trzy baterie armat 100/22).

XVIII Brygada Obrony Wybrzeża
– Gen.d.Brig. Orazio Mariscalco
134. pułk obrony wybrzeża (429. i 384. batalion)

Wyladunek czolgów z 50th Royal Tank Regiment.

Na biurku włoskiego dowódcy znaleziono radiogram, w którym dowódca XVI Korpusu gen. Rossi informował o lądowaniu nieprzyjacielskich spadochroniarzy i zalecał czujność.

O godz. 2.45 10 lipca na południowowschodnim wybrzeżu, którego broniły 206. i 207. DOW oraz XVIII BOW rozpoczęły lądowanie jednostki brytyjskiej 5. DP. Pierwszym miasteczkiem, jakie zdobyli Brytyjczycy w czasie operacji „Husky" było Cassibile, do którego wkroczono o godzinie 8 rano. Kolejnym celem był most w Ponte Grande. Gen. Rossi doskonale zdawał sobie sprawę z wagi mostu, jego utrata oznaczałaby najprawdopodobniej także utratę Syrakuz. Wśród historyków starożytności istniała opinia że: *„utrata Syrakuz oznacza utratę Sycylii, utrata Sycylii może oznaczać utratę Italii"* zasadzie hołdował także gen. Rossi, który natychmiast wysłał żołnierzy z 1. batalionu 75. pułku piechoty Dywizji *Napoli*, aby odbili most. Walki o most trwały do 15.30 dziesiątego lipca. Mostu broniło zaledwie 15 Brytyjczyków, którzy utrzymywali przyczółek po południowej stronie mostu. Pozostali wycofali się do Anapo zabierając rannych. 15 spadochroniarzy broniło się przez pół godziny aż do wyczerpania się amunicji. Dwóch poległo, a pozostali dostali się do niewoli. Dowódca włoskiego batalionu kazał odesłać jeńców do Syrakuz. Zaledwie w kwadrans po opanowaniu mostu przez żołnierzy włoskich na drodze pojawiła się straż przednia 2. batalionu Royal Scots Fusiliers, którzy zajęli most ponownie. Droga na Syrakuzy była otwarta. W czasie operacji „Ladbroke" poległo 313 żołnierzy, w tym aż 252 utonęło, 174 zostało rannych, a 13 dostało się do niewoli.

Gdy żołnierze 1. Brygady Szybowcowej walczyli na odcinku „Bark" pod Avolą lądowały pierwsze jednostki XXX Korpusu. 231. BP wylądowała pod Marzameni, żołnierze Uqurharta szybko bez strat dotarli do włoskich stanowisk. Zdobyto stanowiska dwóch baterii artylerii polowej. Wesołość wśród żołnierzy wywołała wiadomość, że stanowiska nie były obsadzone, gdyż jak poinformował włoski oficer po odwołaniu alarmu wydał rozkaz swoim żołnierzom, aby po prostu dobrze się wyspali. I właśnie śpiących 50 Włochów znaleziono w odległości kilometra od plaży. Uquhart natychmiast skierował się na Pachino.

Lądujące na południe oddziały z 51. DP gen. Wimberleya także nie napotkały oporu w swojej strefie lądowania. Zaledwie w dwie godziny od lądowania na plażach znalazły się czołgi oraz artyleria dywizyjna. Szkoci skierowali się na Pachino. Miasteczko zostało zajęte o godzinie 7 rano. Dalszy marsz był jednak niemożliwy, oddziały utknęły w olbrzymim korku. Zator został spowodowany przez wóz z drewnem, który ciągniony był przez dwa osły, a te nie zamierzały ruszyć do przodu. Żołnierze musieli rozładować wóz i ominąć uparte zwierzaki.

Na lewym skrzydle szkockich górali lądowała kanadyjska 1. DP gen. Simondsa. Celem Kanadyjczyków było lotnisko. Według danych wywiadu na lotnisku Pachino miało stacjonować do 80 samolotów, tak więc jego zdobycie było kluczowe dla dalszych operacji. O godz. 7 zdobyto wioskę Maucini znajdującą się niedaleko lotniska. Obrona lotniska składała się z 14 żołnierzy, którzy po ostrzelaniu budynków lotniska natychmiast wywiesili białą flagę. Pecha miał jedynie wartownik, który ostrzelał kanadyjskiego Carriera jadącego na czele kolumny, krótka seria z Brena zabiła jedynego włoskiego żołnierza, który chciał być wierny rozkazowi Mussoliniego. Po dwóch godzinach wzięto do niewoli 130 Włochów.

Jednak nie wszystkie oddziały włoskie zamierzały się poddać już na sam widok maszerujących aliantów. Batalion Czarnych Koszul z 206. DOW zaatakował pozycje Brygady Sił Specjalnych (40 i 41. Marine

Commando) dowodzonej przez bryg. Laycock'a. Włosi uzyskali początkowo powodzenie jednak silny ogień moździerzy i artylerii kanadyjskiej 2. Brygady zmusił ich do wstrzymania natarcia. Dopiero w nocy Kanadyjczykom i komandosom udało się przełamać pozycje włoskie i do niewoli dostało się 650 faszystów oraz 20 Niemców.

Bombardowania baz włoskiej marynarki wywołały olbrzymie zamieszanie i chaos. Wiceadm. Primo Leonardi starał się opanować panikę, która wybuchła w Augusta. Płonęły zbiorniki z ropą, wybuchała amunicja. Znajdujący się w porcie w Syrakuzach dywizjon niemieckiej artylerii przeciwlotniczej natychmiast opuścił miasto gdyż dowódca myślał, że włoski komendant podda bazę, gdy tylko na drodze pojawią się oddziały brytyjskie. Na stacji w Targia pomiędzy Augustą i Syrakuzami dowódca baterii obrony wybrzeża podjął decyzję o wysadzeniu armat. Bateria składała się z 4 armat kalibru 120 mm zamontowanych na lorach kolejowych i gdy wybuchły walki okazało się że nie zabrano wystarczającego zapasu wody do lokomotywy. Nacierająca wzdłuż wybrzeża 5. DP zajmowała bez większych problemów niszczyła kolejne baterie artylerii nadbrzeżnej. W rejonie Florida oddziały z Dywizji *Napoli* zorganizowały linię obrony, lecz po silnym ostrzale brytyjskiej artylerii natychmiast się wycofały. Utrata Syrakuz stawała się jak najbardziej realna. Gen. Guzzoni przez cały dzień starał się uzyskać rzetelne informacje od wiceadm. Leonardiego co do sytuacji w rejonie Syrakuz. Problem był jednak w tym, że sam Leonardi nie wiedział jaka sytuacja panuje na froncie. Leonardi znajdował się bowiem w Melilli 15 kilometrów na północ od Syrakuz i po stracie łączności nie miał żadnych informacji ze swojego sztabu. Wieczorem Guzzoni wysłał wiadomość do gen.von Sengera: *„utrzymanie Syrakuz jest raczej niemożliwe"*. Niemcy zdając sobie sprawę jak istotne znaczenie ma port w Syrakuzach natychmiast wysłali w ten rejon Kampfgruppe „Schmalz" dowodzoną przez plk. Wilhelma Schmalza. Działania te były jednak spóźnione. Wieczorem Syrakuzy zostały zajęte przez Brytyjczyków.

Historia dopisała ironiczny epilog wydarzeń pod Syrakuzami. Admirał Leonardi w 1946 r. za udział w obronie bazy został odznaczony Srebrnym Medalem Wojskowym.

Siły amerykańskie

Pierwszym amerykańskim oddziałem, który wylądował na Sycylii był 505. pułk spadochronowy płk. Gavina. Spadochroniarze zgodnie z planem operacji mieli zostać zrzuceni w rejonie Farello ok. 9 kilometrów od Gela, gdzie miała lądować amerykańska 1. DP. Jednak formacja samolotów transportowych z 52. Skrzydła Transportowego rozproszyła się i zrzut nastąpił na olbrzymim obszarze. Spadochroniarze wylądowali pod Niscemi, Santa Croce i Camerrina, a nawet na południe od Syrakuz. Jeszcze przez kilkanaście dni po desancie chłopi sycylijscy pomagali zagubionym Amerykanom w dotarciu do własnych jednostek. Jedyną zwartą grupą, która wylądowała niedaleko wyznaczonego rejonu byli żołnierze z 1. batalionu 505. pspad. ppłk. Gorhama, którzy znaleźli się w rejonie wzgórz Piano Lupo. Ich zadaniem było zdobycie włoskich pozycji ryglujących drogę do Gela. Amerykanom udało się wykonać to zadanie bez jednego wystrzału, Włosi bowiem opuścili swoje pozycje. Spadochroniarze obsadzili bunkry i czekali na przybycie swoich kolegów z 1. DP.

Pierwsze oddziały z 45. DP rozpoczęły operację lądowania o godz. 2.45. W okrętach desantowych znajdowali się żołnierze ze 180. pp. płk. Foresta E. Cooksona, którzy wylądowali w rejonie Scoglitti. Desantowi amerykańskiemu sprzyjało ogromne szczęście. Na dwie godziny przed terminem lądowania dowódca zespołu lądowania adm. Kirk otrzymał informację, że wyznaczone trasy podejścia do plaż przebiegają przez ławice piaskowe. Gdyby okręty desantowe weszły na te ławice wszystkie utknęłyby ok.

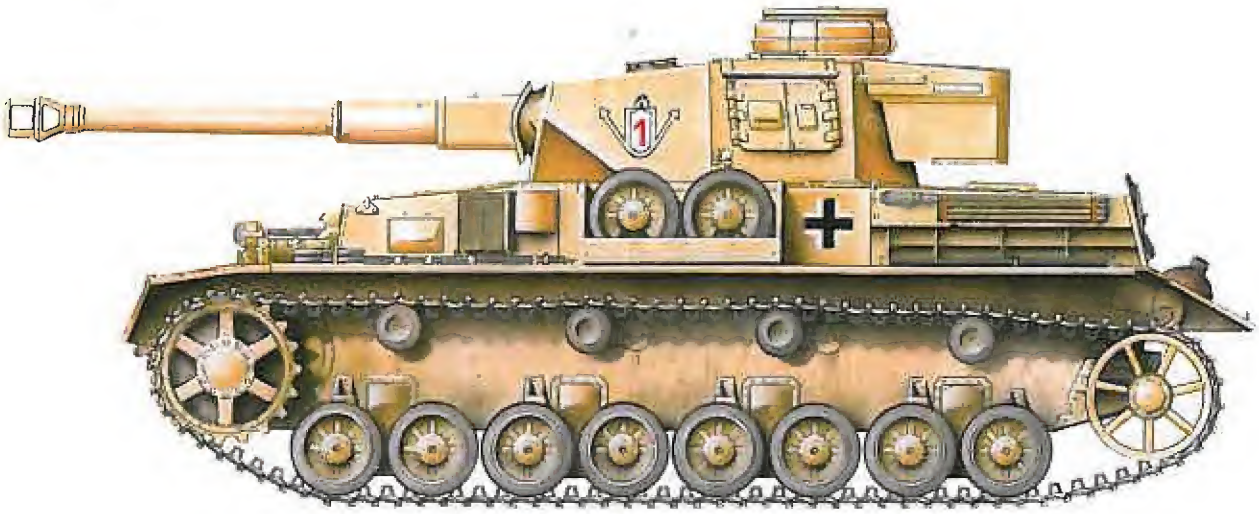
Grenadierzy w oczekiwaniu na przeciwnika.

178. pułk obrony wybrzeża
(389. i 501. batalion)
6. pułk artylerii obrony wybrzeża
– CLXII dywizjon (75. bateria armat 149/35 i 288. bateria armat 155/36), CCIX dywizjon (1., 2. i 3. bateria armat 100/22 oraz 81. bateria armat 75/34), XXI dywizjon (49. i 330. bateria armat 75/27 oraz dwie baterie armat 75/34), CLXIX dywizjon
106. kompania moździerzy
633., 552., 616., 537. i 711. kompanie Czarnych Koszul

XIX Brygada Obrony Wybrzeża
– Gen.d.Brig. Giovanni Bocchetti
140. pułk obrony wybrzeża
(1. i 447. batalion)
179. pułk obrony wybrzeża côtière
(435. i 500. batalion)
61. pułk artylerii obrony wybrzeża
(4 baterie armat 75/27, 4 baterie armat 122/45 i 1 bateria armat 105/28)
XVI dywizjon arttylerii ppanc.
52. kompania motocyklistów

54. Dywizja Piechoty „Napoli"
– Gen.d.Div. Giuido Cesare Gotti-Porcinari
75. i 76. pułki pechoty
(każdy po trzy bataliony),
173. Legion Milicji Faszystowskiej
CLXIX batalion Milicji Faszystowskiej
CLXXIII batalion Milicji Faszystowskiej
174. kompania Milicji Faszystowskiej
54. pułk artylerii (I dywizjon – armaty 100/17, II dywizjon – armaty 75/27, oba dywizjony o trakcji konnej, III i IV dywizjon – armaty 75/18, oba dywizjony o trakcji motorowej)
21. bateria artyleri plot (armaty 20 mm)
354. bateria artyleri plot (armaty 20 mm)
CXXVI dywizjon artylerii
(1. i 3. dywizjon armaty 75/27)

Dywizja Pancerna Hermann Göring
– Generalleutnant Paul Conrath
1.pułk grenadirów pancernych „Hermann Göring"
Pułk Pancerny „Hermann Göring": 43 czołgi Pz III (L/60), 3 czołgi Pz III (75 mm) oraz 32 czołgi Pz IV)
Batalion Rozpoznawczy „Hermann Göring": (3 kompanie)
Pułk artylerii „Hermann Göring": I dywizjon – 1. i 2. bateria (4 x 105 mm haubice), II dywizjn – 4. i 5. bateria (4 x 150 mm haubice) i 6. bateria (4 x 100 mm armaty), III dywizjon (7. i 8. baterie (4 x 150 mm haubice) i 9. bateria (4 x 100 mm armaty)
Pułk artylerii plot. „Hermann Göring": I dywizjon (1., 2. i 3. baterie (4 x 88 mm) oraz II dywizjon (4. i 5. bateria (12 x 20 mm)



Czołg Pz.Kpfw. IV Ausf.G z 1. kompanii Panzer Abteilung 215 wchodzącym w skład 15. Dywizji Grenadierów Pancernych. Malował: Mariusz Filipiuk

Jednostki przydzielone:
Kampfgruppe „Schmaltz"
115. pułk grenadierów pancernych (z 15. DGPanc.)
IV dywizjon z 33. Pułku artylerii zmotoryzowanej (z 15. DGPanc.)
Od 12 lipca: 904. batalion forteczny, 923. batalion forteczny, batalion forteczny „Reggio", 3. pułk strzelców spadochronowych, 4. pułk strzelców spadochronowych, 1. batalion pionierów spadochronowych

Grupa taktyczna „Carmito"
IV dywizjon dział samobieżnych
53. kompania motocyklistów

Grupa taktyczna „Barcellona"
7. kompania motocyklistów
2. kompania CIII dywizjonu artylerii ppanc.
12. bateria z IV dywizjonu (armaty 75/27)

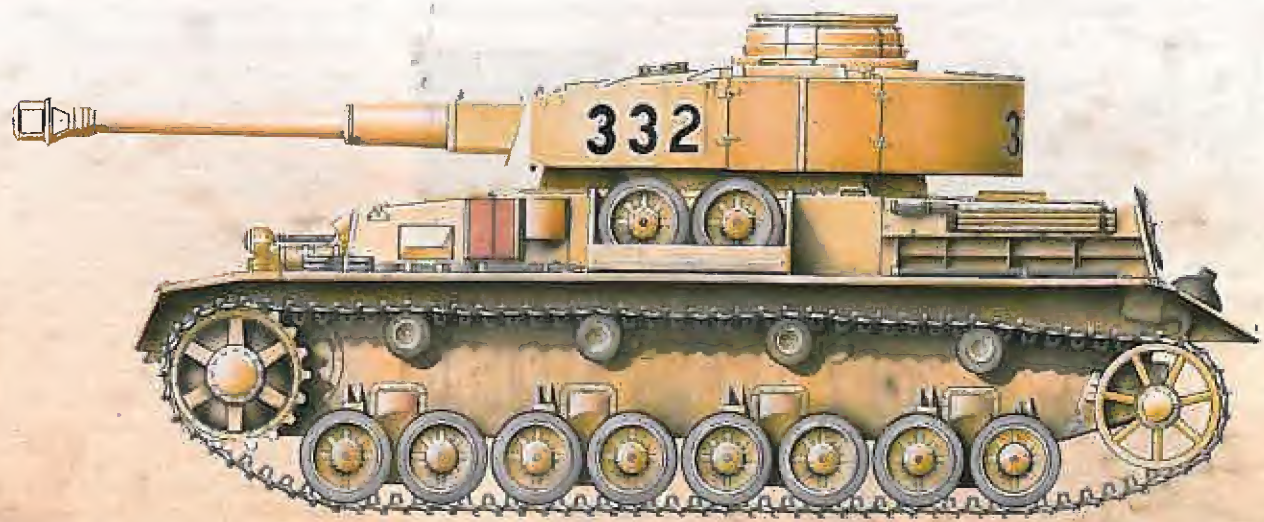
Grupa taktyczna „Linguaglossa"
LVIII battalion Bersalierów

500 – 900 metrów od brzegu. Sztorm, który rozpoczął się przed północą sprawił, że poziom wody przy brzegu podniósł się na tyle, że umożliwiał przedostanie się okrętów. Dzięki temu zbiegowi okoliczności Amerykanie mogli rozpocząć desant.

W rejonie lądowania znalazło się ponad 150 okrętów desantowych, a kolejne zbliżały się do plaży, tak że po dwóch godzinach było ich ponad 200. Kierujący desantem oficerowie pomylili poszczególne rejony lądowania i na skutek tego żołnierze Cooksona znaleźli się, ku swojej konsternacji w rejonie wyznaczonym dla 16. pułk z 1. DP. Na plażę przybijały amfibie DUKW, które transportowały zaopatrzenie i amunicję. Po trzech godzinach na plażach do Gela do Vittoria zapanował kompletny chaos. Okręty desantowe stały się doskonałym celem dla włoskich baterii znajdujących się na Przylądku Camerina. Włosi jednak milczeli. Pozycja pod Camerina broniona była przez 501. batalion obrony wybrzeża. Zdobycie baterii nadbrzeżnych było zadaniem 157. pp płk. Ankcorna. Amerykanom udało się sprawnie wylądować i rozpocząć marsz w głąb wyspy. Niedaleko wioski Marina di Ragusa napotkali spadochroniarzy, którzy bez walki zdołali opanować wioskę i wziąć jeńców z 383. batalionu obrony wybrzeża. Po godzinie Przylądek Camerina był opanowany a w amerykańskiej niewoli znalazło się 600 Włochów. Okazało się, że bateria nie mogła ostrzelać lądujących oddziałów 45. DP z bardzo prozaicznej przyczyny. Została wyposażona w zdobyczne francuskie armaty kalibru 152 mm, do których nie wydano amunicji.

10 lipca około godz. 14 Scoglitti zostało zajęte przez oddziały 179. pułku. Dowodzący obroną płk Sebastinello ze 178. pułku obrony wybrzeża z nieukrywaną ulgą poddał swój pułk. Płk Hutchins natychmiast skierował się na Vittorię, która został zajęta ok. 16.30. Kolejnym celem było lotnisko w Comiso. Amerykanie bez większego oporu wtargnęli prawie 12 kilometrów w głąb Sycylii.

Na odcinku „czerwonym" pod Gela jako pierwsze wylądowały oddziały Force „X" ppłk. Williama Darby, były to 1. i 4. batalion Rangersów wsparte dwoma batalionа-



Czołg Pz.Kpfw. IV Ausf. G z 3. kompanii Pułku Pancernego „Hermann Göring". Malował: Mariusz Filipiuk

mi saperów oraz kompanią ciężkich moździerzy. Plaża był zaminowana, na skarpie Włosi wybudowali system schronów bojowych, z których można było ostrzeliwać rozległy obszar plaży. Przeciwnikiem Rangersów byli żołnierze z 429. batalionu obrony wybrzeża mjr. Rubellino. Żołnierze tego batalionu w przeciwieństwie do swoich kolegów z innych batalionów nie zamierzali poddać się na sam widok Amerykanów. Ciężkie walki trwały do godziny 8 rano. Załogi poszczególnych schronów broniły się aż do wyczerpania amunicji. Poległo 189 Włochów w tym 5 oficerów, 201 żołnierzy dostało się do niewoli. Po zajęciu stanowiska dowodzenia Amerykanom udało się przejąć rozkaz jaki w związku z lądowaniem gen. Guzzoni rozesłał do podległych mu jednostek. Rozkaz był jednoznaczny: *„kontratakować w rejonie Gela wszystkimi dostępnymi siłami"*.

Na wschód do Gela lądowały oddziały 26. pułk płk. Johna Bowena. Dzięki związaniu walką włoskiego 429. batalionu przez Rangersów żołnierze Bowena bez przeszkód dotarli nad rzekę Gela, a następnie do szosy prowadzącej na lotnisko Ponte Olivo. Doszło do spotkania ze spadochroniarzami płk. Gavina oraz żołnierzami z 16. pułku. Oba zgrupowania niezwłocznie ruszyły na Ponte Olivo. Napotykane włoskie oddziały poddawały się nie stawiając oporu. Gdy gen. Allen wraz z oficerami swojego sztabu obejrzał baterie artylerii nadbrzeżnej w rejonie Gela stwierdził: *„mieliśmy sporo szczęścia, że Włosi ich nie użyli."*

3. DP gen. Luciana K. Truscotta miała desantować swoje siły w rejonie Licata. Prawie 40 kilometrowy odcinek wybrzeża od Licata na zachód broniony był przez 207. DOW. Rejon Licata osłaniany był przez 390. batalion obrony wybrzeża, który został 6 lipca wzmocniony 145. dywizjonem artylerii. Były to 4 armaty kolejowe kalibru 120 mm. Ten ruchomy dywizjon artylerii nadbrzeżnej został zniszczony już przez pierwszą salwę okrętów osłony. Kolejne salwy zniszczyły stanowisko dowodzenia oraz baterię reflektorów. Licata została zajęta przez oddziały 3. DP o godz. 11.30. Gen. Guzzoni rozkazał wprowadzić do walki 538. batalion obrony wybrzeża, którego natarcie zostało początkowo powstrzymane przez żołnierzy z 30. pułku. Osią włoskiego ataku była szosa nr 115, która na nieszczęście dla Włochów była także marszrutą dla czołgów z CC A gen. Rose'a z 2. DPanc. Amerykańskie *Shermany* bez większych problemów zatrzymały nacierających Włochów. Żołnierze z 7. pułku w południe dotarli do Palma di Montechiaro, gdzie doszło do zabawnego incydentu. Gdy Amerykanie, wśród których wielu było włoskiego pochodzenia, przeszukiwali miejscowe koszary w jednym z pomieszczeń napotkali pracującego przy biurku włoskiego pułkownika karabinierów, ten słysząc odgłosy strzelaniny zapytał *„czy do miasta weszli Amerykanie"*, na to jeden z żołnierzy spokojnie odpowiedział *„oczywiście że nie"*.

Włoska reakcja

Pierwszy, jeszcze bardzo nieprecyzyjny meldunek o lądowaniu amerykańskich spadochroniarzy do sztabu gen. Guzzoniego dotarła około godz. 1 w nocy 10 lipca. W półgodziny później otrzymano dwa kolejne. Guzzoni natychmiast poleciła gen. Rossiemu, aby przygotował się do odparcia ataku w rejonie Gela, Licata oraz Agrigento. O godzinie 4 Guzzoni otrzymał meldunki z wszystkich rejonów, w których rozpoczęło się lądowanie, dzięki nim sztabowi włoskiemu znane były rozmiary operacji. Guzzoni postanowił za wszelką cenę obronić Syrakuz siłami dywizji *Napoli* oraz siłami marynarki. Wydał rozkaz, aby płk Schmalz utworzył pozycję obronną w Catanii. Następnym krokiem było wydanie rozkazów dowódcom dywizji *Livorno* i dywizji pancernej *Hermann Göring*, aby skierowały się na Gela i Scoglitti. W rejon walk skierował

Sherman M4A1 z 67. pułku pancernego 2. Dywizji Pancernej. 11 lipca pułk stracił 14 czołgów, które znajdowały się na zatopionym okręcie transportowym.

54. kompania motocyklistów
11. bateria z IV dywizjonu 54. pułku artylerii

Grupa taktycza „Comiso-Ispica"
dowództwo 173. Legionu Czarnych Koszul
CLXXIII battalion Czarnych Koszul
173. kompania Czarnych Koszul
2. kompania 54. dywizjonu moździerzy
pluton armat ppanc.
I dywizjon z 54e. pułku artylerii (armaty 100/17)

Grupa szybka „D"
– T.Col. d'Andretta
dowództwo CI batalionu czołgów
3. kompania CI batalionu czołgów
2. kompania motocyklistów
1. kompania CIII dywizjonu artylerii ppanc. (6 armat 47/32)
7. kompania z II/76. pułku piechoty
dowództwo IV dywizjonu 54. pułku artylerii
10. bateria IV dywizjonu 54. pułku artylerii
1. działon z 354. baterii artylerii plot.

Grupa Szybka „E" – Cap. Granieri
1. kompania CI batalionu czołgów (czołgi R-35)
2. kompania CII dywizjonu artylerii ppanc. (armaty 47/32)
4. kompania z 501. batalionu obrony wybrzeża
155. kompania motocyklistów
9. bateria z III dywizjonu
54. pułku artylerii
1. działon 326. baterii artylerii plot.

Grupa Szybka „F" – Mjr. Argenziano
2.kompania CI batalionu czołgów (czołgi R-35)
1. kompania CII batalionu artylerii ppanc.
2. kompania 542. batalionu Belsarierów 3. kompania motocyklistów
3. bateria CXXVI dywizjonu (zmotoryzowana)

Grupa Szybka „G" – Col. Porcu
CLXIX batalion Czarnych Koszul (ze 173 Legionu)
1.pluton z 2. kompanii CI batalionu czołgów
3.kompania CII batalionu armat ppanc.
8. bataeria z III dywizjonu 54. pułku artylerii

Grupa Szybka „H" – T.Col. Cixi
3.kompania CIII dywizjonu artylerii ppanc.
2.kompania czołgów (czołgi Fiat 3000)
1. bateria, I dywizjonu 76. pułku
7. bateria, III dywizjonu
54. pułku artylerii

Jednostki odwodowe XVI Korpusu
I. dywizjon kawalerii
XII battalion Milicji Faszystowskiej
40. pułk artylerii – CIX dywizjon (armaty 149/13), CX dywizjon (armaty 149/13) , X dywizjon (armaty 105/28), XVI dywizjon (armaty 105/28), XXIX dywizjon (armaty 105/28)
XI dywizjon plot. (armaty 75 mm)

Jednostki odwodowe 6. Armii
4. Dywizja Piechoty Livorno
Gen.d.Div. Domenico Chirieleison:
33. i 34. pułk piechoty (każdy po 3 bataliony)
28. pułk artyleri (I i II dywizjony – armaty 75/18, III i IV dywizjony armaty – 100/17, wyszystkie o trakcji motorowej)
304. i 2. bateria artylerii plot (armaty 20 mm)
IV dywizjon artylerii samobieżnej (8 Semoventi 47 mm),

Jednostki obrony wybżerza podległe dowództwu obrony Sycylii
119. pułk ow (Santa Teresa)
120. pułk ow (Sciacca)
121. pułk ow (Augusta)
122. pułk ow (na północ od Pachino)
123. pułk ow (na południe od Comiso)
124. pułk ow (Mazara del Vallo)
133. pułk ow (Castellamare del Golfo)
134. pułk ow (Gela)
135. pułk ow (Taormina)
136. pułk ow (Termini)
137. pułk ow (Trapani)
138. pułk ow (na południe od Siculiana)
139. pułk ow (Palma oraz Porto Empedocle)
140. pułk ow (na północ od Naso)
143. pułk ow (na zachód Memfi)
146. pułk ow (Avola)
147. pułk ow (Terrasini)
178. pułk ow (Vittoria)
179. pułk ow (San Stefano)
372. batalion ow (Acireale)
19. batalion Czarnych Koszul (na wschód od Partanna)
17. batalion Czarnych Koszul (Campobello di Licata)
173. batalion Czarnych Koszul (Ispica)

Obszar bazy morskiej Messina
– V.Adm. Pietro Barone
dowódca sił lądowych
– Gen.d.Brig. Ettore Monacci
116. pułk obrony wybrzeża (156. i 502. batalion obrony wybrzeża, 255. dywizjon artylerii)
119. pułk obrony wybrzeża (370. i 371. batalion obrony wybrzeża, 503. dywizjon artylerii)
23. dywizjon kawalerii
95. pułk Czarnych Koszul

Zniszczony w rejonie Niscemi czołg Renault R-35. W CI i CII batalionie ze 131. Pułku czołgów znajdowało się łącznie 102 czołgi. Zostały one przydzielone do grup szybkich.

także grupy szybkie „E" i „H", choć nie można uznać, aby było to znaczące wsparcie. Grupa „E" kpt. Granieriego z 1. kompanią czołgów CI batalionu czołgów wyposażoną w zdobyczne francuskie Renaulty R-35, natomiast Grupa „H" ppłk. Cixi dysponowała archaicznymi czołgami Fiat 3000, które znajdowały się w 2. samodzielnej kompanii czołgów. Były to jednak jedynie włoskie siły pancerne, które Guzzoni mógł natychmiast skierować na front przeciwko Amerykanom.

Dowódca dywizji pancernej *Hermann Göring* już po południu 9 lipca postawił swoją jednostkę w stan alarmu. Wieczorem skontaktował się z gen. von Senger und Etterlin i zapoznał go ze swoim planem ewentualnego kontrnatarcia. Dywizja została podzielona na dwie grupy bojowe, z których jedna miała uderzyć na Ponte Olivo, a druga na Ponte Drillo. Dywizję od miejsca spodziewanego desantu dzieliło ok. 30 kilometrów. Plany Conratha zostały zaakceptowane. O godz. 4 nad ranem Niemcy po otrzymaniu rozkazy od Guzzoniego wyruszyli do walki. Pierwsze pododdziały niemieckie w rejon walk przybyły około godziny 9 rano.

Zgodnie z rozkazem Guzzoniego na Gela wyruszyły także oddziały dywizji *Livorno* gen. Domenico Chirieleisona wzmocnione Grupą „E", jeżeli 30 wysłużonych Renault R-35 można uznać za wzmocnienie. Poważnym wzmocnieniem były jednak dwie kompanie armat przeciwpancernych 47 mm ze 102. pułku przeciwpancernego Grupy „E". Włoskie oddziały skierowały się drogą nr 115 na Butera ich celem było Niscemi. Kolumna Grupy „E" poruszająca się drogą nr 115 dotarła na pozycje obsadzone przez spadochroniarzy z 505. ppspad płk. Gorhama. Gorham dysponował 100 ludźmi, dwoma moździerzami kalibru 60 mm oraz trzema ciężkimi karabinami maszynowymi. Gwałtowny atak spadochroniarzy rozbił włoską kolumnę, 15 Włochów poległo, a 45 dostało się do niewoli. Amerykanie zdobyli znaczne ilości broni i amunicji, to najbardziej ucieszyło Gorhama, gdyż ich zapasy amunicji praktycznie już nie istniały. W kolejnych godzinach Amerykanie walczyli wyłącznie dzięki zdobycznemu uzbrojeniu. Gorham wycofał się w rejon Piano Lupo, gdzie obsadził pozycję pomiędzy drogą nr 115 a plażą. Nacierających Włochów powitała salwa burtowa z niszczyciela *Jeffers*. Kolejnych szesnaście salw sprawiło, że włoskie natarcie zostało zatrzymane. O godzinie 11 do spadochroniarzy dotarli piechurzy z 16. pułku, który pomógł w ponownym zajęciu Piano Lupo. W rejon walk pod Gela przybyło 25 czołgów (5 zepsuło się w trakcie marszu) CI batalionu czołgów, które miały wesprzeć natarcie 3. batalionu 33. pułku piechoty dywizji *Livorno*. Gdy Włosi szykowali się do natarcia ponownie dały o sobie znać amerykańskie okręty. Pociski niszczyciela *Shubrick* zniszczyły 3 czołgi, a kolejne 9 zostało uszkodziły. Pozycje Rangersów zostały zaatakowane przez 14 czołgów. O godz. 10.50 natarcie weszło w swoją decydującą fazę. Amerykanie skutecznie ostrzeliwali się z ręcznych granatników przeciwpancernych. W efekcie 3 czołgi zostały zniszczone, a 4 uszkodzone. Jednej maszynie udało się przedostać przez linię amerykańskiej obrony, jednak po kilkunastu minutach dowódca czołgu wywiesił białą flagę. Czołg miał uszkodzoną armatę i nie mógł walczyć. Piechota włoska dostała się pod morderczy ogień z okrętów, a następnie pod ogień z moździerzy. Włosi nie wytrzymali tego i wycofali się. Kontrnatarcie dywizji *Livorno* zostało odparte.

Kampfgruppe „Rechts" składała się z: pułku pancernego *Hermann Göring*, kompanii rozpoznawczej, pułku artylerii oraz batalionu saperów. Kapmfgruppe „Links"

utworzona została przez pułk grenadierów pancernych *Hermann Göring*, batalion przeciwpancerny oraz 2. kompanię czołgów ciężkich *Tiger* z 504. batalionu czołgów ciężkich, który został przydzielony do dywizji pancernej *Hermann Göring*. Kappfgruppe „Rechts" miała atakować jak wcześniej z włoską Grupą „E" po osi drogi nr 115. Po dotarciu w rejon Priolo Niemcy dostali się pod ciężki ostrzał artylerii okrętowej, ppłk Urban dowodzący pułkiem czołgów wysłał do walki jako pierwsze czołgi z II batalionu kpt. Meullera. Niemieckie Pz.Kpfw. III zdołały dotrzeć w rejon lotniska i nawet wzięto kilku jeńców. Ogień okrętów amerykańskich spowodował jednak uszkodzenie dwóch czołgów i Urban nie chcąc ryzykować większych strat wstrzymał natarcie. Kompfgruppe „Links" po przejściu przez rzeczkę Acate napotkała 1. i 3. batalion ze 180. pułku piechoty. Piechota niemiecka wspierana przez pięć *Tygrysów* por. Heima zaatakowała Amerykanów. Z pomocą ponownie przyszła artyleria okrętowa, która kilkoma salwami nakryła pozycje niemieckie. Od godz. 14 do 15.30 nacierające oddziały niemieckie znajdowały się pod stałym ogniem okrętowym. Dowodzący Kampfgruppe „Links" płk Bergengruen przeprowadził pomimo tego bardzo skuteczne natarcie. Przełamane zostały pozycje 1. batalionu i do niewoli dostało się ponad 50 Amerykanów, w tym dowódca batalionu. Niemcy praktycznie rozcięli pozycje 45. i 1. DP. Jedyną zdolną do powstrzymania niemieckiego natarcia jednostką był 3. batalion 180. pułku. Jednak wydarzyła się rzecz całkowicie niezrozumiała. Gen. Conrath źle ocenił napływające meldunki o stratach poniesionych na skutek ognia artylerii okrętowej. Zapewne chcąc uniknąć większych wydał rozkaz wycofania się w rejon Biscari. To uratowało Amerykanów. Niemcy o godz. 16.10 wstrzymali natarcie i przeszli do obrony.

Ostatnia szansa

O godz. 6 rano 11 lipca w Enna, spotkali się dowódca włoskiego XVI Korpusu oraz gen. Conrath i Chirieleison. Zaplanowano wspólne natarcie na Gela, które miały wykonać trzy grypy bojowe. Kampfgruppe „Links" miała uderzyć na południe od Biscari, zdobyć most w Ponte Drillio. W centrum miały nacierać czołgi z I batalionu pułku pancernego *Hermann Göring* wsparte, batalionem saperów i dywizjonem przeciwlotniczym. Celem było opanowanie drogi Nisceni – Piano Lupo, natomiast Kampfgruppe „Rechts" miała uderzyć na lotnisko Ponte Olivo. Na zachód do Gela miał uderzyć 34. pułk piechoty z dywizji *Livorno*. Conrath o planie natarcia powiadomił feldmarszałka Kesselringa, który zaakceptował je, dodając: *„proszę nie liczyć na pomoc Włochów"*.

O godz. 6.15 rozpoczęło się natarcie dywizji *Livorno*. Na lewym skrzydle nacierała grupa płk. Martinii składająca się z 3. batalionu 34. pułku piechoty, 1. dywizjonu 28. pułku artylerii oraz pozostałości z Grupy „E", w centrum nacierała grupa bojowa płk. Mona składająca się z: 1. batalionu 33. pułku piechoty i 1 batalionu 34. pułku piechoty oraz 3. dywizjonu 28. pułku artylerii, najdalej na prawym skrzydle znajdowała się grupa bojowa składająca się z: 2. batalionu 33. pułku piechoty i 2. dywizjonu 28. pułku artylerii pod dowództwem ppłk. Mastrangeli. Znajdujące się na lewym skrzydle i w centrum oddziały włoskie napotkały na amerykańską linię obrony zorganizowaną 6 kilometrów na północ od Gela. Bronili się tam Rangersi oraz grupa bojowa z 30. pułku piechoty. Do pierwszego starcia doszło pod wioską Butera. Piechota włoska przełamała amerykańskie pozycje i rozpoczęła natarcie wzdłuż drogi nr 115. Nawet silny ogień moździerzy kalibru 105 mm nie zdołał powstrzymać Włochów. Zaniepokojony rozwojem sytuacji gen. Patton wydał dowódcy 30. pułku krótki, jednoznaczny rozkaz: *„rozwal tych s...synów, do cholery!"*. Włosi zdobyli stanowisko dowodzenia Rangersów i parli do przodu. O godz. 8.30 została oddana pierwsza salwa burtowa z krążownika *Savannah*. Pociski kalibru 152 mm, których łącznie wystrzelono 474 powstrzymały nacierających Włochów. Wykorzystując szok Włochów po ostrzale Rangersi zaatakowali. Po zaledwie 20 minutach do amerykańskiej

Obszar bazy morskiej Augusta-Syracuse
– Adm. Primo Leonardi
Dowódca sił lądowych
– Col. Mario Damiani
121. pułk obrony wybrzeża
(246., 385., 504. i 540. **bataliony)**

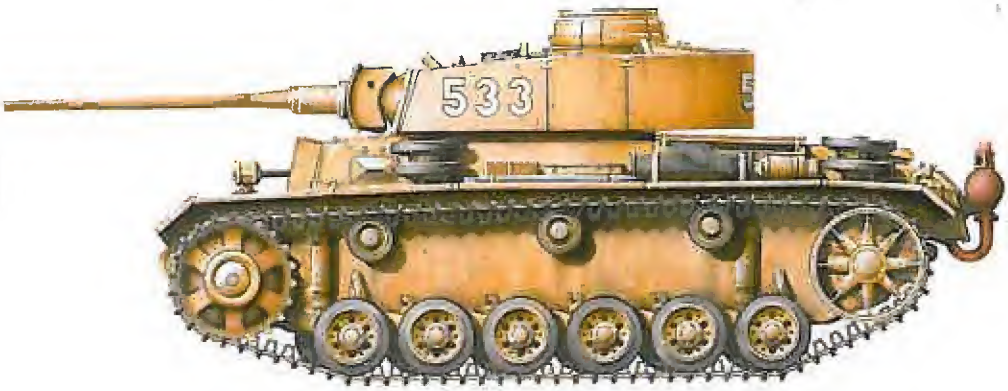
Obszar bazy morskiej Trapani
– Adm. Giuseppe Manfredi
137. pułk obrony wybrzeża
(443., 505. i 844. **batalion)**

niewoli dostało się 450 Włochów. W wyniku ostrzału artyleryjskiego poległo ok. 200 żołnierzy włoskich, jak zauważył kpt. Lyne z 30. pułku: *„szczątki ludzkie znajdowano na drzewach jeszcze przez tydzień."*

Atak 16 czołgów z II batalionu pułku pancernego *Hermann Göring* na pozycje bronione przez żołnierzy 26. pułku przyniósł Niemcom sukces. Tym razem Niemcom dopisało szczęście bowiem czołgi uderzyły na 26. pułk piechoty, którego kompania przeciwpancerna nie została jeszcze wyładowana. Amerykanie zatem nie mogli skutecznie się bronić. Podobnie było na odcinku bronionym przez 180. pułk, który został zaatakowany przez *Tygrysy* i grenadierów. Amerykanie musieli się wycofać do Bizzano co oznaczało, że Niemcy mogli bez przeszkód skręcić na zachód i drogą nr 115 posuwać się do Piano Lupo. Opanowanie mostu i wzgórz w tym rejonie miało kluczowe znaczenie. Na Piano Lupo

Czołg M4A1 z 67. pułku pancernego. Malował: Arnold Bulczyński

Transportery M2 z dowództwa 3. batalionu 67. pułku pancernego 2. Dywizji Pancernej na plaży pod Gela.



Czołg Pz.Kpfw. III Ausf. J z 5. kompanii Pułku Pancernego „Hermann Göring". Malował: Mariusz Filipiuk

centralnie nacierał I batalion pancerny z pułku pancernego *Hermann Göring*, który poruszał się wzdłuż drogi do Nisceni. Żołnierze z 2. batalionu 16. pułku piechoty zajęli pozycje na wzgórzu 41 i czekali. Wkrótce pojawiło się 21 czołgów wspieranych ogniem artylerii. Amerykanie starali się za wszelką cenę powstrzymać nacierających, ogniem z Bazook trafili dwa czołgi Pz.Kpfw III, które zostały uszkodzone. O godz. 9.30 dowódca batalionu rozkazał wycofać się. Niemcy skierowali się na Gela.

Patton znajdował się w swoim sztabie w Scogliatti i był bardzo zaniepokojony napływającymi wiadomościami. Przełamanie obrony przez II batalion pancerny i wiadomości napływające ze wzgórza 41 sprawiły, że w rozmowie z gen. Allenem zażądał jak najszybszego kontruderzenia. Gdy jechał do Piano Lupo, aby zapoznać się z sytuacją 16. pułku, na drodze pod Santa Spina napotkał wycofujących się żołnierzy, którzy z przerażeniem powtarzali, że zostali zaatakowani przez Niemców z dywizji *Hermann Göring*. Lada chwila mogło dojść do wybuchu paniki. W tym trudnym momencie Patton wykazał się siłą woli i charakteru. Zebrał swoich oficerów i powiedział: *„z jakiejkolwiek dywizji są te s...syny, zgotujemy im to piekło i zatrzymamy ich"*. Wydał rozkaz natychmiastowego ściągnięcia 41. pułku piechoty zmotoryzowanej z 2. DPanc. oraz 18. pułku piechoty. Dodatkowo także część 32. pułku artylerii polowej, który właśnie wyładowywano na plaży pod Gela, miała jak najszybciej przybyć na linię frontu. Ekipy techniczne, które wyciągały zagrzebane w piasku *Shermany* (łącznie utknęło na plaży 10 czołgów) miały natychmiast przerwać prace i ... zasypać czołgi piachem aż po wieżę. Te czołgi miał być stałymi punktami obrony i wspierać piechotę w walce ogniem swoich armat, jeżeli Niemcom udałoby się dotrzeć na plażę. Patton nie zapomniał także poprosić US Navy o wsparcie.

O godz. 10 krążownik *Savannah* otworzył ogień na drogę, którą poruszały się czołgi II batalionu pancernego, oddał 15 salw. Uszkodzono dwa wozy, a jeden został trafiony bezpośrednio. Ostrzał zrobił na Niemcach piorunujące wrażenie bowiem batalion zatrzymał się i okopał w rejonie wzgórza 132 i 123. O godz. 10.30 na pozycje batalionu spadły 193 pociski z niszczyciela *Glennon*, a następnie jeszcze 38 pocisków z krążownika *Boise*. Niemców od całkowitej zagłady uratowała piechota amerykańska. Amerykanie o godz. 11 zamierzali zaatakować Niemców i znaleźli się w zasięgu ognia artylerii, zdecydowano zatem o przerwaniu ostrzału w obawie przez stratami własnymi.

Na szczęście 16. pułk dowodzony przez płk. Carwforda po ciężkich walkach na wzgórzu 41 nie popadł w rozsypkę, lecz stanowił zwarty oddział. W trakcie odwrotu zdołano zabrać zaledwie dwie z dziewięciu armat przeciwpancernych M1 kalibru 57 mm, które w obecnej chwili miały odegrać kluczową rolę. Carwford otrzymał wsparcie w postaci 32. pułku artylerii polowej.

Czołgi I batalionu bez większych problemów złamały obronę spadochroniarzy pod Piano Lupo (wielu spadochroniarzy znaleziono rozjechanych gąsienicami w swoich okopach). Pierwszy atak został powstrzymany głównie przez dwie armaty przeciwpancerne, których obsługi zniszczyły jeden czołg Pz.Kpfw. III z 5. kompanii. Ostrzał artylerii spowodował, że grenadierzy nie mogli rozwinąć natarcia. W trakcie walki obrona amerykańska została wzmocniona przez grupę bojową z 18. pułku piechoty oraz 41. pułk piechoty zmotoryzowanej i cztery *Shermany* z CCA. Niemcy w trakcie kolejnego starcia stracili dwa kolejne czołgi, których strata okazała się brzemienna w skutkach. Trafione zostały bowiem czołgi dowódcy II batalionu oraz zastępcy dowódcy pułku pancernego. Niemcy nie byli w stanie kontynuować natarcia, gdyż przewaga Amerykanów zapewniona głównie dzięki artylerii była przytłaczająca.

Kampfgruppe „Links", która dotarła do mostu w Biazzo liczyła 750 grenadierów, którzy wspierani byli przez *Tygrysy* skierowała się na zachód. Na szczęście dla Amerykanów płk Bergengruen nie wykazał ostrożności. Pozostawił swoje lewe skrzydło bez należytej osłony. Właśnie na to nieosłonięte skrzydło uderzyła grupa bojowa spadochroniarzy płk. Gavina, która znajdowała się w rejonie Vittoria. Dodatkowo grupa bojowa 180. pułku, którą dowodził mjr Benjamin Vandervoort została wsparta przez 12 *Shermanów* i dywizjon armat kalibru 155 mm. Atak Amerykanów kompletnie zaskoczył Niemców. Po godzinie walki Niemcy musieli wycofać się na wcześniejsze pozycje. Cała akcja na Gela została zaprzepaszczona. Rozmiary klęski jaka poniosła Kampfgruppe „Links" okazały się przerażające. Amerykanie w walce zniszczyli 5 *Tygrysów*, w ręce Amerykanów dostało się także sporo uzbrojenia strzeleckiego i artyleryjskiego, w tym 11 armat polowych i 12 moździerzy kalibru 120 mm.

Natarcie, które mogło doprowadzić do zniszczenia amerykańskiego przyczółka w rejonie Gela zakończyło się dla Niemców klęską. Kolejne godziny powiększyły obraz katastrofy. Na lotnisku w Comiso alianci zdobyli 125 samolotów w tym 20 sprawnych oraz prawie 400 000 ton paliwa. Po

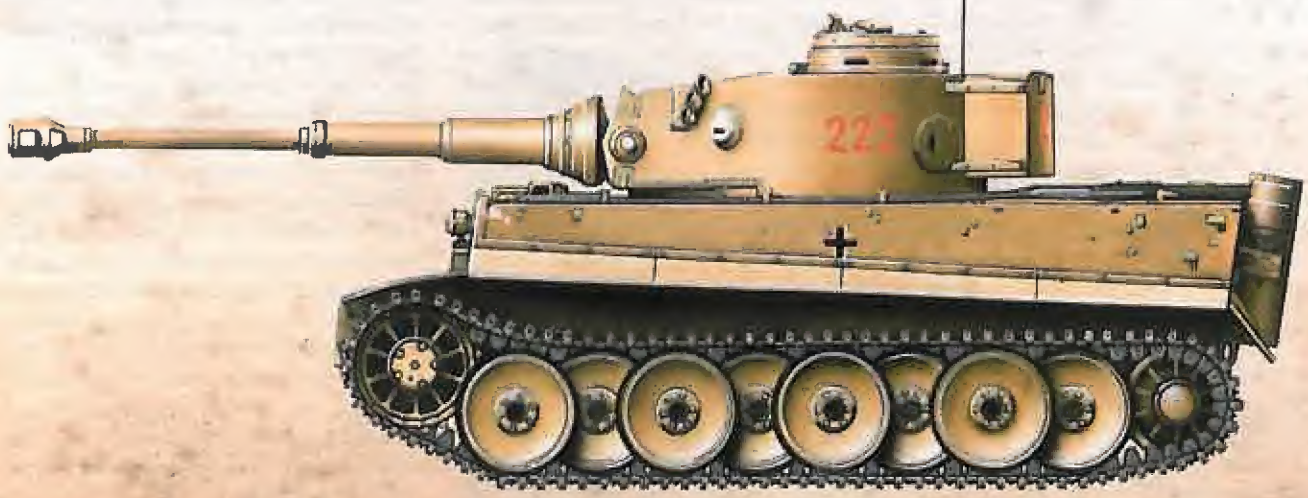
Haubica samobieżna 75 mm HMC M7 należąca do 78th Armoured Field Artillery Battalion z 2. Dywizji Pancernej.

Źródła fotografii: Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, zbiory autora, IWM, US Army Signal Corps.

Zniszczony w rejonie Militello ogniem artylerii okrętowej *Tygrys*. Tego dnia Niemcy stracili pięć czołgów tego typu co spowodowało załamanie się kontrnatarcia Dywizji „Hermann Goring" oraz jednostek włoskich.

Licata 3. DP gen. Truscotta bez problemów rozbiły opór 177. pułku Belsarierów płk. **Venturi** i o godz. 17.45 dotarła do Campobello, gdzie spotkała oddziały 115. batalionu rozpoznawczego kpt. Pohla z 15. DGPanc.

Wieczorem 12 lipca Kampfgruppe „Schmalz" oraz włoski 76. pułk piechoty prowadziły walki pod Melilli oraz blokowały dostęp od strony morza do bazy w Augusta. Dywizja *Napoli* podzielona na dwa zgrupowania starała się bronić pod Solarino i Palazzolo Acreide. Rozbita 206. DOW nie zdołała się wycofać i została częściowo okrążona w rejonie Medica – Scicli. Dywizja *Hermann Göring* zajęła stanowiska obronne na linii Dirillo – Priolo – Ponte Olivo. Straty poniesione w czasie pierwszych dwóch dni walki nie były zbyt duże jednak gen. Conrath stracił szansę na zniszczenie Amerykanów w najbardziej dogodnym do tego momencie. Amerykańska 45. DP 12 lipca zajęła Ragusę, a następnie skierowała się na Caltagirone. W dniu następnym zajęła San Pietro. Kanadyjczycy jeszcze 11 lipca po zdobyciu Pozzalo skierowali się na Ispica i Rosolini, które zdobyli. 12 lipca Simonds wkroczył do Giarralana. Następnego dnia razem z 231. BP i oddziałami z 51. DP walczyła o Vizzini, które zdobyto wieczorem 13 lipca. 5. DP po zajęciu Syrakuz natychmiast skierowała się na Augusta. Ta ważna baza morska została zajęta praktycznie bez większych walk 13 lipca. Wieczorem 13 lipca po zaledwie trzech dniach walk wojska sprzymierzone wtargnęły na głębokość 35 kilometrów. Operacja „Husky" została zakończona sukcesem. ■



Tygrys z numerem taktycznym „222", na którym walczyła załoga Ltn. Steubera. Czołg jako jedyny został ewakuowany w dniu 17 sierpnia 1943 roku z Sycylii. Pozostałe czołgi zostały utracone w czasie walk lub zniszczone przez własne załogi z powodu braku możliwości ich naprawy. Malował: Mariusz Filipiuk

PANTHER-PROGRAMM
NA GÓRNYM ŚLĄSKU

Jednym z najciekawszych faktów dotyczących niemieckiej produkcji zbrojeniowej w kontekście okupacji ziem polskich jest niewątpliwie udział, zakładów należących do górnośląskiego holdingu górniczo-hutniczego Berghütte, w realizacji programu produkcji czołgu PzKpfw V Panther. Poniższy artykuł, ilustrowany w większości dotąd niepublikowanymi fotografiami, przybliża szerokiej rzeszy czytelników ten mało znany epizod II wojny światowej.

MIROSŁAW SIKORA

W styczniu 1943 r., jeszcze przed kapitulacją Stalingradu, minister uzbrojenia i amunicji III Rzeszy (Reichsminister für Bewaffnung und Munition) Albert Speer wydał dyspozycje odnośnie – przygotowywanego już od jesieni 1942 r. – nowego programu produkcji broni pancernej, ochrzczonego nazwiskiem samego Führera. Miało to nadać całemu przedsięwzięciu odpowiednią rangę polityczną i zarazem eksponować jego kluczowe dla sił zbrojnych III Rzeszy znaczenie. Adolf Hitler Panzer-Programm (AHPP), uzyskał priorytet przed wieloma innymi, realizowanymi już wcześniej w ramach gospodarki wojennej, programami zbrojeniowymi.

Znaczenie słowa „priorytet" (niem. der Vorrang), ulegało w Niemczech w toku wojny stopniowej dywersyfikacji na coraz to nowe „szczeble pilności" (niem. Dringlichkeitsstufe), ze względu na niewystarczający wobec ilości „priorytetowych" zleceń potencjał przemysłu III Rzeszy. Stopień „priorytetowości" danego zlecenia przekładał się na wysokość przyznawanych (przez resort uzbrojenia) na jego realizację kontyngentów siły roboczej, maszyn i surowców (względnie prefabrykatów), a także na wielkość przestrzeni fabrycznej oraz możliwości wykorzystania mediów (energia elektryczna/węgiel, gaz, woda). AHPP uprzywilejowany został pod każdym z tych względów, a transporty kolejowe, oznaczone kryptonimem „Panzer" (wiozące np. prefabrykaty kadłubów), ustępować miały jedynie składom przewożącym jednostki wojskowe.

Punkt ciężkości nowego programu położony został na wdrożenie do masowej produkcji czołgu PzKpfw V *Panther*, konstrukcji firmy Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN), którego pierwsza wersja (Ausf. D) znajdowała się na przełomie 1942 i 1943 r. na etapie prób poligonowych. Późniejsze wersje rozwojowe *Pantery* okazały się na tyle udane, że czołg ten zaliczany jest do grona najlepszych konstrukcji, powstałych podczas II wojny światowej.

Od przełomu 1942 i 1943 r. w fabrykach na terenie całej Rzeszy przystąpiono do sporządzania szczegółowych planów możliwości poszerzenia dotychczasowej produkcji czołgów i dział samobieżnych oraz dział szturmowych (Niemcy ściśle rozgraniczali w swych dokumentach te dwie kategorie artylerii samobieżnej, przyp. red.), a także modernizacji parku maszynowego pod kątem wdrożenia produkcji wozów bojowych nowych typów. Już wówczas w resorcie uzbrojenia zdawano sobie jednak sprawę z tego, że żądane przez Hitlera czterokrotne podwyższenie produkcji w wymienionych segmentach broni pancernej w ciągu nie-

spełna dwóch lat, jest niemożliwe do zrealizowania w oparciu o wykorzystywaną dotychczas infrastrukturę. Wyjściem okazało się m.in. włącznie do programu, wykorzystywanych do tego momentu do produkcji wozów bojowych na stosunkowo niewielką skalę, hut, zakładów przetwórstwa metali i warsztatów, zlokalizowanych na Górnym Śląsku.

Górnośląski Okręg Przemysłowy

Kiedy jesienią 1939 r. teren przedwojennego województwa śląskiego, zagłębia Dąbrowskie i Jaworznicko-Chrzanowskie anektowane zostały przez III Rzeszę, eksperci niemieccy wizytujący tutejsze zakłady przemysłu metalurgicznego ocenili je jako nierentowne, proponując ich częściowy demontaż. Szybko jednak, pod naciskiem dowództwa sił zbrojnych, i w związku z przygotowaniami do uderzenia na Francję, a co za tym szło potencjalnym zagrożeniem zagłębi Ruhry i Saary, znajdujących się w strefie przyfrontowej, do zakładów górnośląskich napływać zaczęły zlecenia zbrojeniowe. Najpierw na amunicję dla Wojsk Lądowych, następnie na bomby i podzespoły do samolotów dla Luftwaffe, a z czasem nawet elementy konstrukcyjne okrętów podwodnych dla Kriegsmarine. Jednocześnie wdrożono nowe inwestycje, a po zwycięstwie w kampanii zachodniej zaczęto sprowadzać do tutejszych fabryk obrabiarki z Francji i z głębi Rzeszy, celem wzmocnienia istniejącego parku maszynowego pod kątem realizacji nowych programów zbrojeniowych.

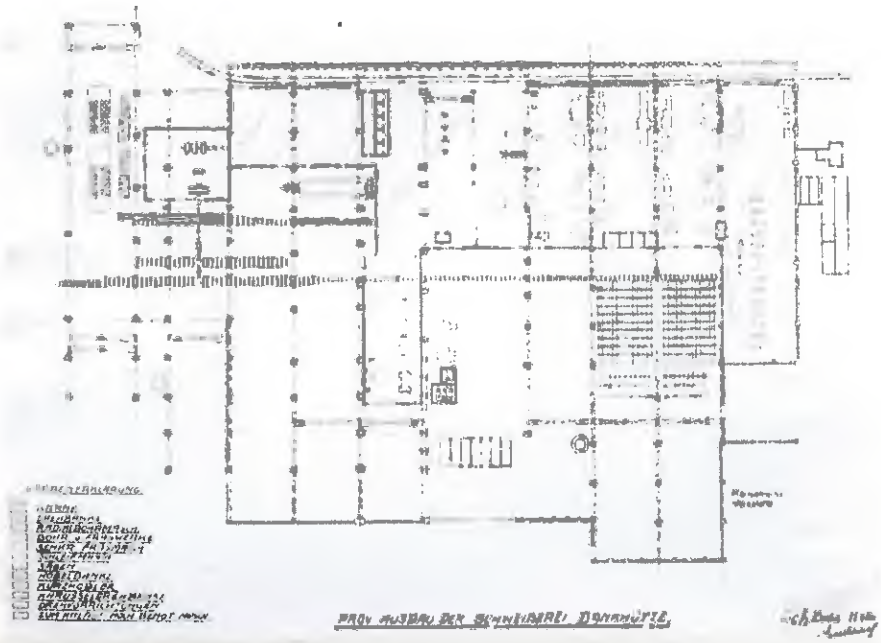
Od przełomu 1940 i 1941 r. znaczenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego dla produkcji wojennej III Rzeszy dynamicznie wzrastało. Latem 1941 r. w Hucie Hubertus (Hubertushütte, przed wojną Huta Zygmunt) w Bytomiu-Łagiewnikach Śląskich ruszyła produkcja podwozi i nadwozi lekkich transporterów opancerzonych LMTW/SdKfz 250; jednocześnie podjęto decyzję o wdrożeniu zlecenia na zespoły średnich transporterów MMTW/SdKfz 251 w Fabryce Kotłów Parowych W. Fitzner z o.o. w Siemianowicach Śląskich (Dampfkesselfabrik W. Fitzner GmbH), należącej wówczas bezpośrednio do katowickiej spółki Ferrum AG. Pod koniec 1941 r. Hitler podjął decyzję o powierzeniu grupie zakładów z warsztatami Eintrachthütte (przed wojną Zakład Huta Zgoda) w Świętochłowicach na czele, zlecenia na uruchomienie produkcji armat przeciwlotniczych 8,8 cm Flak 37/41.

Zapoczątkowane jeszcze w 1939 r. przekształcenia majątkowe, zwłaszcza zaś konfiskata mienia państwa polskiego w sektorze przemysłu hutniczego, umożliwiły utworzenie w 1942 r., pod auspicjami konsorcjum dwóch potężnych banków niemieckich tj. Deutsche Bank i Dresdner Bank, holdingu zbrojeniowego o nazwie Berg- und Hüttenwerksgesellschaft AG (Berghütte) z siedzibą w Cieszynie. W krótkim czasie stał się on jednym z kilku najważniejszych dostawców prefabrykatów amunicji i broni w skali całych Niemiec. Do rangi drugiego potentata zbrojeniowego na Górnym Śląsku urósł tymczasem koncern Vereinigte Oberschlesische Hüttenwerke AG (Oberhütten). Jego macierzyste zakłady w Gliwicach, Łabędach (Presswerk Laband GmbH) i okolicach Opola, realizujące zlecenia wszystkich trzech rodzajów sił zbrojnych notowały w drugim okresie wojny rekordowe – skali całego regionu – obroty finansowe.

Produkcja komponentów broni pancernej na Górnym Śląsku skoncentrowana była od pierwszych miesięcy wojny w kilku zakładach należących (wówczas lub dopiero później) do obu wspomnianych „superkoncernów". Mniejsze firmy uczestniczyły w niej w niewielkim stopniu. Za największego dostawcę opancerzenia uchodziła Huta Bismarck (Bismarckhütte, przed wojną Huta Batory).

Wdrażanie

Tylko w ciągu pierwszego tygodnia lutego 1943 r. przedstawiciele tzw. komendantury zbrojeniowej Wehrmachtu (Rüstungskommando) z Katowic wytypowali na Górnym Śląsku aż 50 zakładów spełniających warunki zaangażowania do AHPP. Wśród zakwalifikowanych ostatecznie do udziału w programie znalazły się m. in.: Presswerk Laband GmbH, Dampfkesselfabrik W. Fitzner GmbH, Huta Baildon w Katowicach, a także huty Bismarck, Hubertus i huta w Trzyńcu, ponadto spółka Ostschlesische Eisenhüttenwerke GmbH (Osthütte) ze swoją fabryką rur i odlewnią żelaza w Sosnowcu, spółka Ostmaschinenbau GmbH posiadająca walcownię w Sosnowcu, oraz spółka Oberschlesische Mas-



Plan pierwszego etapu rozbudowy Panzerfertigungswerkstätte w Hucie Bankowej, obejmujący hale I-VIII i ok. 8000 m^2.

Panzerfertigungswerkstätte – widok od strony wschodniej.

Przygotowania do wykonywania elementów czołgu Panzer w Hucie Bankowej wiązały się z modernizacją parku maszynowego zakładów – zakupiono i zainstalowano w Panzerfertigungswerkstätte 62 nowe obrabiarki różnych typów (zdjęcie górne wykonano we wschodniej części hali I, zdjęcie dolne w północnej części hali IV).

chinen- und Waggonfabrik AG (OSWAG), która przejęła warsztaty Eintrachthütte. Wszystkie wymienione podmioty kontrolowane były przez dwa wspomniane wyżej koncerny górnośląskie.

Jeszcze w lutym 1943 r. zakłady holdingu Berghütte odwiedziła delegacja z Urzędu Uzbrojenia Wojsk Lądowych (Heereswaffenamt) oraz przedstawiciele, działającej przy resorcie uzbrojenia, Komisji Specjalnej ds. Pojazdów Pancernych (Sonderausschuss Panzer). W marcu dyrekcja superkoncernu podejmowała przedstawicieli Rüstungskommando Kattowitz, krajowego urzędu pracy, regionalnych organów planowania przestrzennego, opolskiego zarządu kolei (Deutsche Reichsbahn), a także dowództwa obrony przeciwlotniczej Górnego Śląska. Rozmowy obracały się wokół planowanych przedsięwzięć budowlanych, niezbędnej siły roboczej oraz kwestii zabezpieczenia dostaw energii i środków transportowych dla hut: Bankowej (Bankhütte) z Dąbrowy Górniczej, a także Królewskiej (Königshütte) i Bismarck z Chorzowa. To do nich bowiem Heereswaffenamt zdecydował się ostatecznie skierować zlecenie – oznaczone jako SS 4911-0210-5803/43 H – na dostarczenie komponentów czołgu PzKpfw V *Panther* (w dokumentach niemieckich stosowano również kryptonim *Löwe*). Gwoli ścisłości nadmienić należy, że huty te stanowiły *de nomine* własność spółki Königs- und Bismarckhütte AG (KBH) z siedzibą w Chorzowie, której akcje należały jednak w 100% do holdingu Berghütte.

Rola zakładu montażowego przypadła Hucie Bankowej. Na potrzeby te udostępnić zamierzano 25 tys. m², wygospodarowanych w jedenastu halach wydziału walcowania, tworząc w ten sposób nowy wydział produkcji sprzętu pancernego (Panzerfertigungswerkstätte), noszący kryptonim PX (pierwszy etap inwestycji przewidywał oddanie na użytek produkcji czołgów ośmiu hal). Do tego dochodziła konieczność rozbudowy zakładowej elektrowni oraz postawienia baraków mieszkalnych dla 2000 robotników (w tym ewentualnie 1000 kobiet), których zatrudnić miano specjalnie na potrzeby Panther-Programm. Kolejne niespełna 1000 osób pochodzić miało z innych działów produkcyjnych huty. Prace budowlane w Dąbrowie Górniczej rozpocząć zamierzano jesienią 1943 r. Za dostarczenie materiału konstrukcyjnego odpowiadała Huta Katarzyna (Katharinahütte) z Sosnowca.

W Hucie Bismarck powstać miały od podstaw (do końca 1943 r.) dwie hale fabryczne na cele obróbki stali walcowanej. Do produkcji na rzecz nowego programu zakład ten zatrudnić miał (i zakwaterować w nowych obiektach) dodatkowych 750-1150 robotników (w tym mniej więcej w połowie kobiet).

Funkcję pierwszego ogniwa produkcyjnego przypisano docelowo Hucie Królewskiej. To tutaj miała być odlewana stal wytwarzana metodą Siemensa-Martina (stal martenowska) oraz stal wytapiana w piecach elektrycznych, dostarczane następnie w postaci prefabrykatu do Huty Bismarck w celu dalszej obróbki. Dyrekcja Huty Królewskiej zadecydowała o zainstalowaniu (do końca 1943 r.) nowego 40-tonowego pieca, rozważając ponadto możliwość wykorzystania na rzecz Panther-Programm, znajdujących się w budowie dwóch 25-tonowych pieców, przeznaczonych pierwotnie na realizację programu samolotowego Luftwaffe oraz dwóch kolejnych, których budowa przewidziana już była w budżecie, przeznaczonych pierwotnie do programu produkcji armat przeciwlotniczych (Flak-Programm).

W chwili otrzymania zlecenia spółka KBH nie posiadała możliwości produkcji płyt o grubości i jakości odpowiadającej parametrom technicznym opancerzenia wdrażanego do produkcji czołgu (dotychczas wytwarzano jedynie blachy i płyty o grubości do 30 mm, podczas gdy grubość opancerzenia *Pantery* w wersji A dochodziła do 100 mm). W związku z powyższym do czasu zakończenia procesu wdrażania inwestycji w hutach Królewskiej i Bismarck (przełom 1943 i 1944 r.), rolę poddostawców w zakresie płyt pancernych dla Huty Bankowej odgrywać miały zakłady Krupp AG w Essen oraz Eisenwerke Oberdonau z Linzu. Deficyt stali elektrycznej pokryć zamierzano częściowo z wytopu huty w Trzyńcu. Jednocześnie, jako że stali martenowskiej nie brakowało (wg danych z wio-

sny 1944 r. tylko Huta Bankowa miała pięć 50-tonowych pieców martenowskich, wytwarzając miesięcznie ok. 22,5 tys. ton stali), dyrekcja techniczna KBH postanowiła uciec się do manipulacji procentową zawartością obu rodzajów stali w produkowanych kadłubach i wieżach, stosując stal elektryczną tylko do walcowania płyt o grubości mniejszej niż 60 mm, a nawet 40 mm.

Zagadką pozostaje, czy na Górnym Śląsku wytwarzać planowano pozostałe podzespoły do czołgu *Panther*. Stosunkowo najbardziej prawdopodobne jest to w odniesieniu do głównego uzbrojenia – armaty 7,5 cm KwK 42 konstrukcji firmy Rheinmetall Borsig AG. Zespoły armat tego kalibru, – choć nie ma potwierdzenia, że tego właśnie typu – walcowała w Łabędach spółka Presswerk Laband GmbH. Armaty innych kalibrów, względnie komponenty do nich, wytwarzały też w czasie wojny: Huta Bismarck (kal. 20 mm, 37 mm, 88 mm), Dampfkesselfabrik W. Fitzner GmbH – Ferrum AG (kal. 20 mm), a także najprawdopodobniej grupa robocza skupiona wokół zakładu St. Kraupe z Sosnowca (firmy Quissek & Geppert, Benn oraz Josephy's Erben – wszystkie trzy z Bielska). Z kolei lufy do montowanych na czołgach 7,92 mm karabinów maszynowych MG34, dostarczała choćby Huta Baildon.

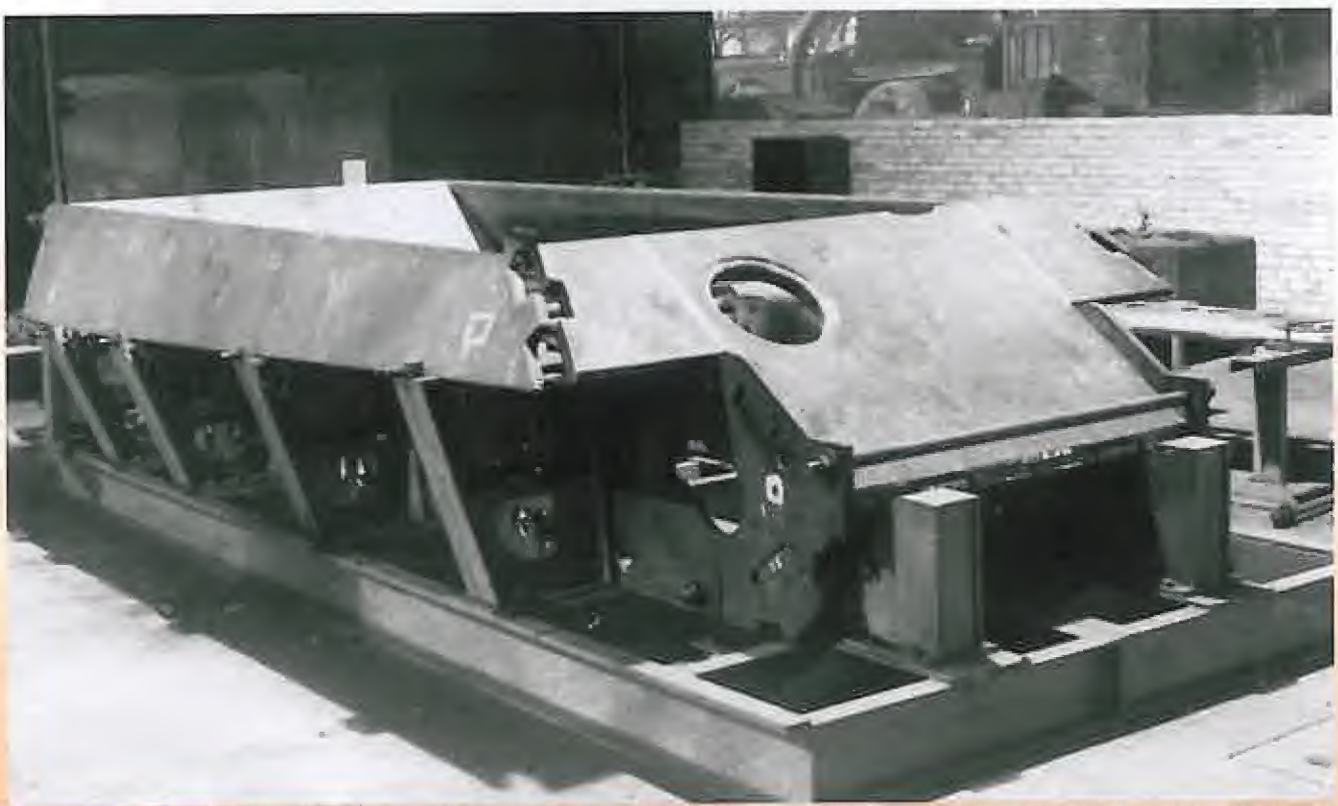
Zlokalizowane w obrębie GOP-u zakłady (np. huta w Trzyńcu, Huta Małapanew firmy Ernst Erbe z Sosnowca, Nussbaum & Bittner z Opola czy Benn z Bielska) posiadały również możliwość dostarczenia podzespołów układu jezdnego, w tym gąsienic i kół nośnych, czy jednak robiły to również w związku z realizacją Panther-Programm pozostaje niewyjaśnione. Najmniej prawdopodobne jest zaangażowanie tutejszych zakładów w produkcję elementów zespołu napędowego (silnik Maybach HL 230 P30), wyposażenia radiowego oraz optycznego.

Falstart

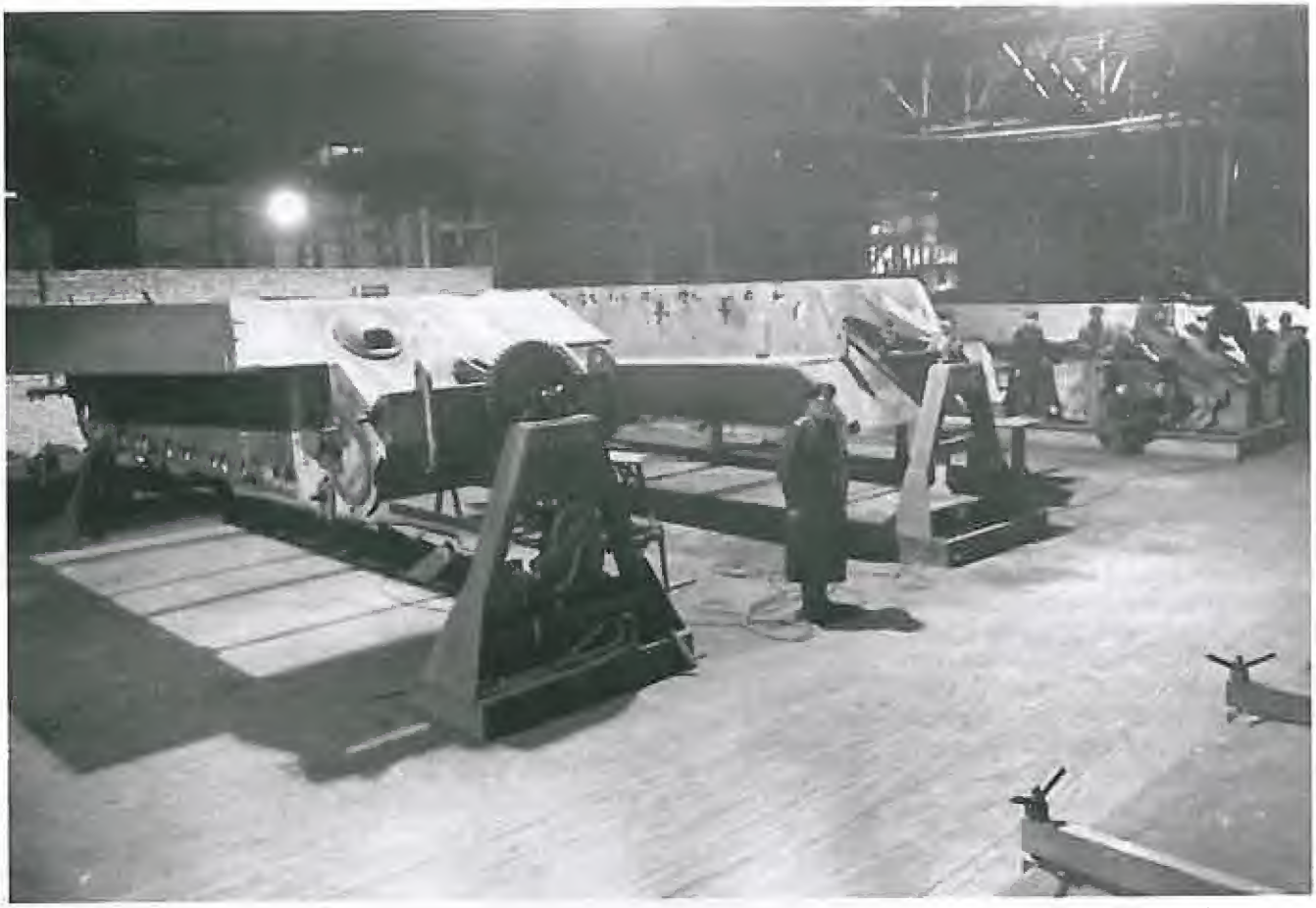
Od początku 1943 r. w Hucie Bankowej trwał montaż nowego parku maszynowego, obejmującego w sumie 62 obrabiarki i innego oprzyrządowania potrzebnego do montażu kadłubów i wież *Panter* (w tym m.in. 6 nacinarek gwintowych i tyleż samo pił hydraulicznych). Jako miesiąc startowy dla zmontowania pierwszych kompletów (kadłub + wieża) zaplanowano październik 1943 r. Mimo, że władze Komisji Specjalnej ds. Pojazdów Pancernych domagały się osiągnięcia poziomu 150 kompletów w dwunastym miesiącu produkcji (wrzesień 1944 r.), w planie sformułowanym przez dyrekcję KBH na przełomie czerwca i lipca 1943 r. (zob. wykres na str. 62) cel ten przesunięto na piętnasty miesiąc produkcji (grudzień 1944 r.), tłumacząc się koniecznością równoczesnej realizacji innych zadań zbrojeniowych, głównie Flak-Programm.

Już jednak w lipcu 1943 r. wiadomo było, że montaż w październiku nie ruszy. Na ten falstart złożyło się kilka okoliczności. Po pierwsze do produkowanego seryj-

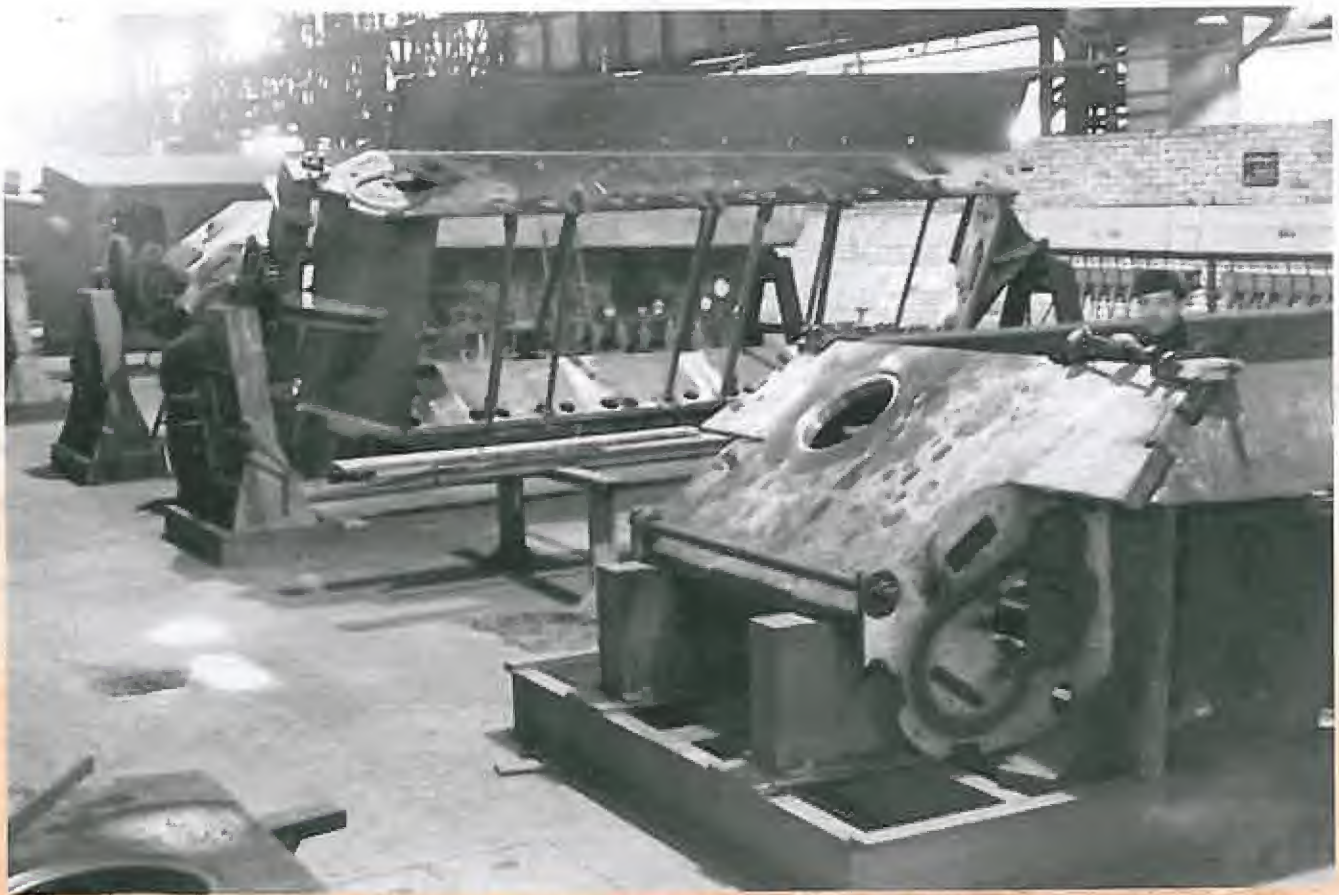
Początek procesu budowy kadłuba - pasowanie podłużnic dna na przyrządzie montażowym.



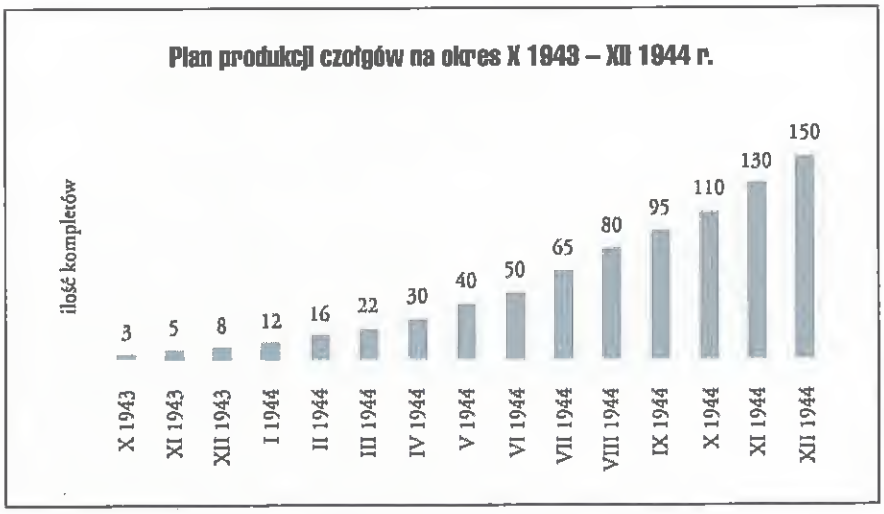
Kończenie procesu spawania ścian pierwszego kadłuba Pantery Ausf. G z Huty Bankowej – przednia płyta jeszcze nie przyspawana. Dobrze widać wpusty w płytach bocznych oraz wycięcia w płycie czołowej poprawiające wytrzymałość struktury (zdjęcie wykonano 17 lutego 1944 r.).



Skorupy kadłubów Pantery Ausf. G w różnych fazach kompletacji na obrotnicach spawalniczych w hali VI. Kadłub na pierwszym planie (zapewne nr 1) ma już wspawaną osłonę jarzma kulowego karabinu maszynowego (zdjęcie wykonano 26 lutego 1944 r.).



Ta sama hala od drugiej strony. W centrum zdjęcia widoczny kadłub we wczesnym stadium montażu – dolne części płyt bocznych są połączone z płytami nadgąsienicowymi, z przednią płytą dolną i płytą tylną.

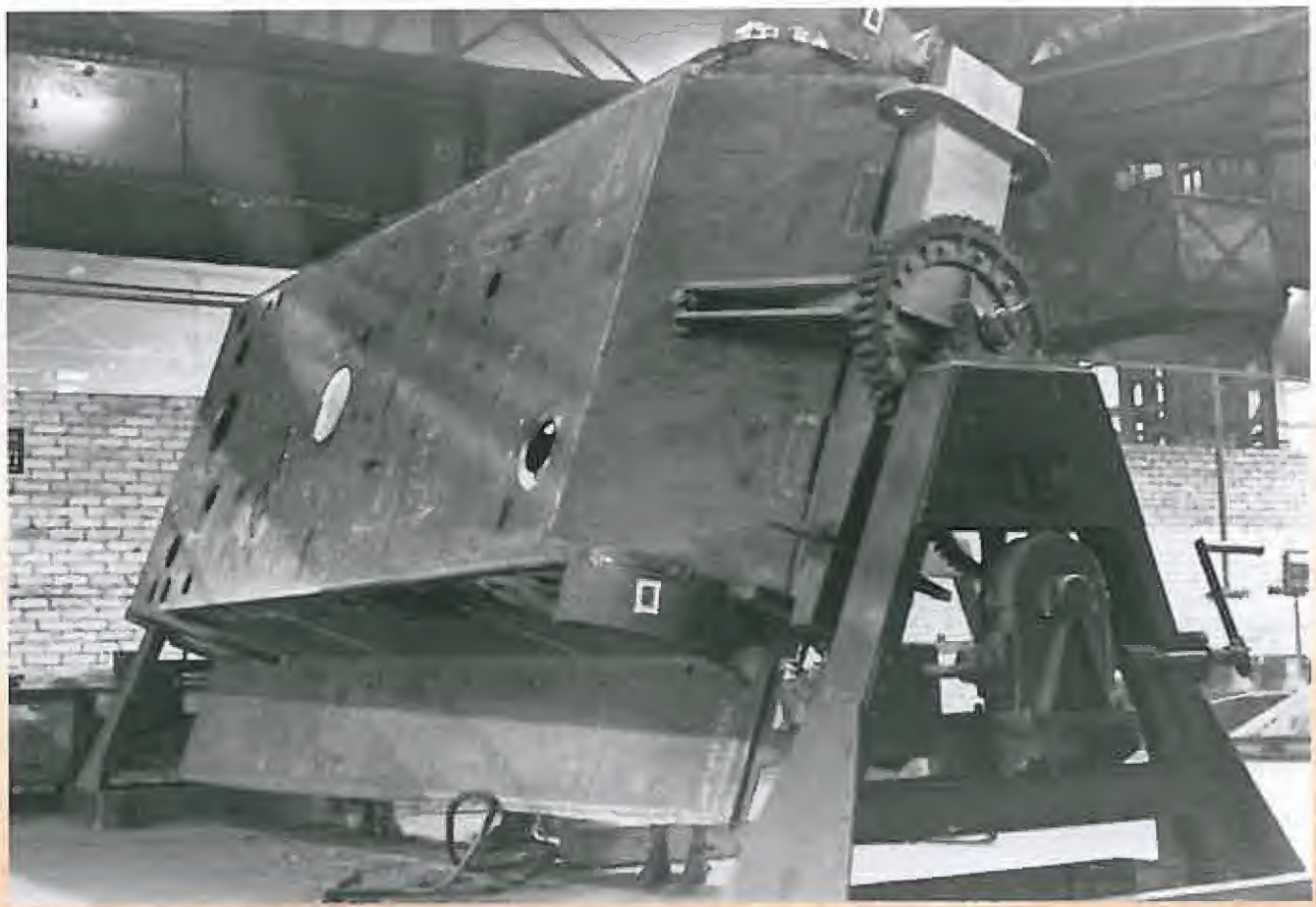


nie czołgu wprowadzono kolejne zmiany konstrukcyjne (trudno ustalić, czy chodziło o modyfikację kadłubów i wież w związku z przejściem z produkcji z wersji D na A, czy też o wprowadzenie do produkcji od razu nowej wersji czołgu z nowym kadłubem – tzw. entzwickelte, oznaczonej G, której produkcję rozpoczęto w Niemczech dopiero w marcu 1944 r.), co wymagało uaktualnienia sporządzonej przez inżynierów spółki KBH dokumentacji technicznej. Drugą przyczyną były kłopoty z dostawą płyt pancernych dla pierwszych pięciu pojazdów. Początkowo Krupp w ogóle nie mógł się wywiązać z umowy, gdyż w nocy z 5 na 6 marca 1943 r. jego macierzyste zakłady w Essen zostały zbombardowane przez lotnictwo alianckie. Następnie zaś dostarczone przez niego płyty pancerne okazały się nie spełniać norm technicznych.

W związku z zaistniałymi trudnościami, Komisja Specjalna ds. Pojazdów Pancernych zweryfikowała harmonogram produkcji przewidziany dla spółki KBH. W myśl nowych postulatów pierwsze komplety opuścić miały Hutę Bankową w styczniu 1944 r. Za wyjątkiem czterech pierwszych miesięcy produkcji (styczeń – 8; luty – 15; marzec – 22, kwiecień – 30 kompletów) wzrost w każdym kolejnym miesiącu wynosić miał równe 10 kompletów, dając 100 kompletów w listopadzie 1944 r. Nawet tak zaniżone tempo wzrostu nie spotkało się jednak z akceptacją władz KBH. W dalekopisie z 25 stycznia 1944 r. zakomunikowano komisji możliwość wyprodukowania do końca stycznia zaledwie trzech kompletów, w lutym pięciu, w marcu 10, w kwietniu 15, w maju 20, w czerwcu 30, a w lipcu 40 (czyli o 20 mniej niż planowała na ten miesiąc komisja).

Start

22 lutego 1944 r. odpowiedzialny m.in. za wywiad gospodarczy Oddział II Komendy Okręgu Śląskiego Armii Krajowej raportował: *„W dniu 21 II [19]44 r. wyprodukowano w hucie Bankowej pierwszy czołg typu »Panther« bez motoru i gąsienic. Wysyłka dla dalszego montażu w niewiadomym kierunku"*. W sprawozdaniu sporządzonym 22 marca 1944 r. czytamy: *„Cały wysiłek dyrekcji huty* [Bankowej] *biegnie w kierunku wykończenia przygotowawczych prac rozbudowy Panzerwerku* (sic!) *i rozpoczęcia masowej produkcji czołgów typu »Panther«* [...] *Pierwszy wóz typu »Panther« wysłano z huty dnia 14 III* [19]*44 r. do f*[ir]*my MAN Nürnberg. Do końca miesiąca marca ma być gotowych 29 sztuk takich czołgów"*. W kolejnym raporcie pisano: *„Od 15 II* [do] *15 III* [19]*44 r. z wysłanych 3-ech czołgów zwrócono jeden jako wadliwy; niedokładność*



Kadłub już ze wspawaną płytą denną.

Jeszcze o produkcji Panter

Zakłady zlokalizowane na Górnym Śląsku – w pierwszym rzędzie Huta Bankowa – stanowiły jedynie jedno z licznych ogniw w szeroko zakrojonym Panther-Programm. Zasadniczą rolę odgrywały w nim zakłady realizujące montaż końcowy czołgów, a więc: Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN) w Norymberdze, Daimler Benz w Berlinie Marienfelde, Maschinenfabrik Niedersachsen Hannover (MNH) w Hanowerze, Henschel & Sohn w Kassel oraz Demag w Düsseldorf-Benrath. Kluczowe znaczenie miały trzy pierwsze fabryki, w zakładach Henschel skompletowano bowiem serię Panter Ausf. D (marzec – wrzesień 1943 r.), a w Demagu powstała jedynie niewielka liczba Panter Ausf. A (wrzesień 1943 – styczeń 1944 r.). Początkowo najściślej kooperowały z nimi zakłady Wegmanna z Kassel, w których kompletowano wieże montowane na kadłubach produkcji Henschel & Sohn. Wśród innych kluczowych poddostawców należy wymienić m.in.: zakłady Rheinmetall Borsig z Unterlüß, które dostarczały kompletne armaty 7,5 cm KwK 42; zakłady Leitz z Wetzlar dostarczające celowniki do armat; zakłady Meyer z Görlitz produkujące peryskopy i celowniki do luf; zakłady Maybach Motorenbau z Friedrichshafen, Norddeutsche Motorenbau GmbH z Berlina Niederschöneweide, Auto-Union Werk Wanderer z Chemnitz oraz Daimler-Benz ze Stuttgartu-Untertürkheim, wszystkie produkujące silniki Maybach HL 230 P30; zakłady Zahnradfabrik Friedrichshafen z Friedrichshafen, ZF Waldwerke Passau z Passawy, Steyr-Daimler-Puch z Graz, Thorndorf oraz Lanz z Mannheim, które dostarczały skrzynie biegów ZF AK 7-200; zakłady Fichtel & Sachs ze Schweinfurtu produkujące sprzęgła główne LAG 3/70 H; zakłady Ditman-Neuhaus z Herbede, Hoesch z Hohenlimburg oraz Röchling z Volklingen, w których odbywała się produkcja drążków skrętnych zawieszenia; zakłady Moorburger Treckerwerke z Hamburga Moorburga wytwarzające taśmy gąsienic; zakłady koncernu Robert Bosch dostarczające osprzęt silnika oraz instalację elektryczną i wiele (zapewne setki) innych, w tym także nie wymienionych wyżej przedsiębiorstw powstałe w czasie decentralizacji niemieckiej produkcji obronnej.

Niezwykle ważną rolę odgrywali dostawcy elementów pancernych, a więc „skorup" kadłubów i wież, które później wyposażane były w zakładach montażu finalnego. Oprócz górnośląskich zakładów holdingu Berghütte, powstawały one w: Dortmunder-Hoerder-Hüttenverein z Dortmundu, zakładach Ruhrstahl z Hattingen, zakładach Harkort-Eicken z Hagen, zakładach Eisenwerke Oberdonau z Linzu, zakładach Böhler z Kapfenberg oraz zakładach Schoeler-Bleckmann w Murzzuschlag. Biorąc pod uwagę ogólną wielkość produkcji Panter, która przekroczyła 6000 sztuk (spotyka się różne wartości, różniące się nawet o kilkaset egzemplarzy), fakt wyprodukowania 188 kadłubów i 140 wież do czołgów *Panther* Ausf. G (przy ogólnej produkcji tej odmiany ok. 3800 wozów) na Górnym Śląsku świadczy, że zakłady holdingu Berghütte były jednym z znaczniejszych uczestników Panther-Programm. W publikowanych w Niemczech opracowaniach na temat Pantery pojawiają się wzmianki o co najmniej jeszcze jednym przedsiębiorstwie zlokalizowanym na terenie Polski, w którym produkowane były zespoły montowane potem w Panterach, chodzi o Lohmann-Werke z Pabianic, w których miały powstawać elementy mechanizmów naprowadzania na cel armat.

ANDRZEJ KINSKI

Pasowanie elementów pierwszej wieży powstającej w Hucie Bankowej na przyrządzie montażowym przed ich zespawaniem, hala V (zdjęcie wykonano 20 lutego 1944 r.)

Kadlub Pantery na obrotnicy spawalniczej. Dobrze widoczna jest jego wewnętrzna konstrukcja – wręgi oddzielające przedziały: kiero-wania, bojowy i napędowy oraz podłużnice – w tym mocujące elementy zawieszenia i oddzielające silnik od zbiorników paliwa.

Jeszcze jedno zdjęcie kadłuba na obrotnicy spawalniczej. Jedynka na przedniej płycie może świadczyć, że jest to pierwszy kadłub z Huty Bankowej.

Przyjęty przez odbiór wojskowy komplet elementów czołgu Panther Ausf. G powstających w Hucie Bankowej – skorupy kadłuba i wieży, osłona jarzma armaty oraz płyty: nadsilnikowa wraz z lukami i nad przedziałem kierowcy – załadowane na platformę kolejową czekają na transport do zakładu montażu finalnego.

Źródła fotografii: Wszystkie fotografie pochodzą ze zbiorów Muzeum Miejskiego „Sztygarka" w Dąbrowie Górniczej.

montażowa. Obecnie na składzie w hucie 3 czołgi gotowe oraz jeden w montażu". Według szacunku informatorów wywiadu AK do końca kwietnia 1944 r. wyprodukować zdołano zaledwie 12 kompletów, z których jednak tylko cztery – przyjęte przez odbiór techniczny – wysłano do zakładów Oberdonau w Linzu w celu dalszej obróbki mechanicznej.

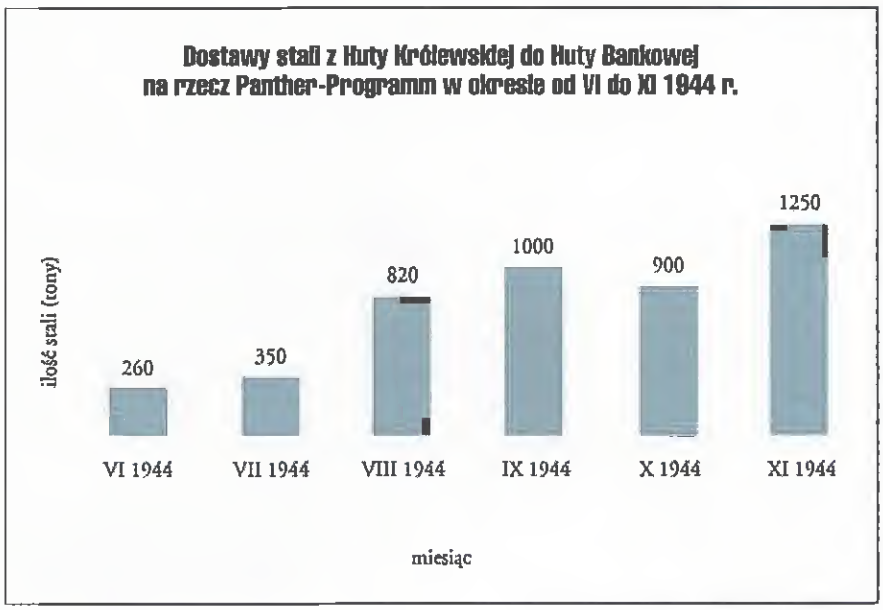
Do kłopotów z montażem dołączył kryzys surowcowy. Pod koniec czerwca 1944 r. huta w Trzyńcu utraciła zdolność zaopatrywania zakładu w Dąbrowie Górniczej w stal elektryczną. Odtąd największy ciężar tego etapu produkcji spoczął na Hucie Królewskiej (zob. wykres obok).

Harmonogram walcowania blach pancernych w Hucie Bismarck z końca czerwca 1944 r. wskazuje na kolejną, tym razem bardzo daleko idącą, redukcję celów produkcyjnych w ramach Panther-Programm: w lipcu 1944 r. do Huty Bankowej dostarczyć zamierzano płyty do zaledwie 12 kompletów kadłub-wieża, w kolejnych trzech miesiącach każdorazowo do 15, zaś w listopadzie 1944 r. do 30 kompletów.

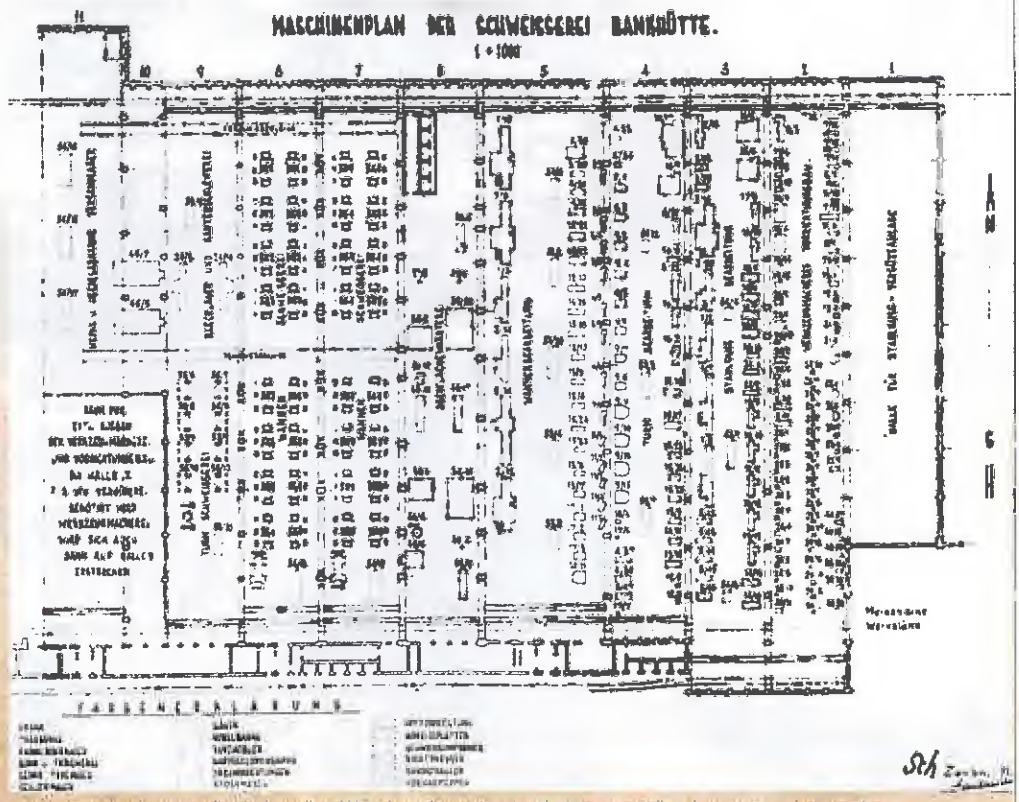
W rzeczywistości do końca sierpnia 1944 r. hale montażowe Huty Bankowej opuściło w sumie 35 kadłubów oraz 29 wież (zatem 29 kompletów). Powstałą w ten sposób dysproporcję wyrównać zamierzano we wrześniu produkcją 30 kadłubów i 36 wież. W ostatnich trzech miesiącach 1944 r. planowano dostarczyć odpowiednio: 25, 30 i 35 kompletów. Tym razem plan został w znacznej mierze zrealizowany. Do końca 1944 r. zmontowano łącznie 160 kadłubów i 130 wież *Panter* Ausf. G. Pomyślny wzrost tempa przełożył się na zwiększenie celów produkcyjnych w kolejnych miesiącach styczeń 1945 r. – 50; luty – 60; marzec – 70; kwiecień – 75; maj – 80 kompletów. W pierwszych dwóch dekadach stycznia 1945 r. hale Huty Bankowej zdążyło opuścić jeszcze kolejnych 28 kadłubów i 10 wież.

Koszty związane z rozruchem produkcji, w tym zwłaszcza zużyciem mediów (gaz, energia, woda, paliwo) oraz zakupem i eksploatacją obrabiarek w ramach Panther-Programm wyniosły do stycznia 1945 r. ok. 1 370 000 RM. Z obliczeń dokonanych przez dyrekcję KBH w kwietniu 1945 r., już po ewakuowaniu się z obszaru Górnego Śląska do Pragi, wynika że z tytułu dostarczenia łącznie 188 kadłubów i 140 wież czołgu *Panther* Ausf. G, oczekiwano od resortu uzbrojenia co najmniej 3 952 450 RM. Oznaczało to, iż spółce udało się w toku realizacji zlecenia zmniejszyć średnie koszty produkcji jednego kompletu o ponad 50%, w stosunku do początkowo szacowanych (kadłub/sztuka – 35 tys. RM, wieża/sztuka – 15 tys. RM).

Warto pamiętać, że w ramach AHPP wytwarzano na Górnym Śląsku podzespoły do wielu innych pojazdów pancernych, wykorzystywanych przez niemieckie wojska lądowe na frontach II wojny światowej. Większość z tych zleceń, podobnie zresztą, jak montaż podzespołów *Pantery*, wdrażanych było w drugiej – pod każdym względem niepomyślnej dla III Rzeszy – fazie wojny. Narastające wówczas trudności związane z wygenerowaniem odpowiednich środków produkcyjnych (obrabiarek), surowców (zwłaszcza surówki stali) oraz wykwalifikowanej siły roboczej (której szeregi, przerzedzały się na skutek werbunków do Wehrmachtu), przyczyniały się do spowolnienia procesu rozruchu produkcji i montażu. Realizacja zleceń zaczęła nabierać tempa dopiero w ostatnich miesiącach 1944 r. Kres dalszemu wzrostowi znaczenia GOP-u w wytwarzaniu sprzętu pancernego położyła ofensywa Armii Czerwonej, w wyniku której do końca stycznia 1945 r. Niemcy utraciły kontrolę nad większością ośrodków przemysłowych Górnego Śląska. ■



Niniejszy artykuł został pierwotnie opublikowany w wydawnictwie Oddziałowego Biura Edukacji Publicznej Oddziału Instytutu Pamięci Narodowej w Katowicach pt. „Zwłoki nie zostały zidentyfikowane", Górnośląsko-zagłębiowskie epizody z lat II wojny światowej, red. Grzegorz Bębnik, Katowice 2009.



Plan finalnej postaci Panzerfertigungswerkstatte w Hucie Bankowej, jaką miał przybrać w 1945 r., obejmując 11 hal i 25 tys. m².

W PRENUMERACIE LEPIEJ I TANIEJ!

Polecamy prenumeratę naszych czasopism. Ma ona wiele zalet:

- cena czasopisma w prenumeracie jest niższa niż w sprzedaży detalicznej;
- gwarantujemy niezmienną cenę, nawet w przypadku podwyżki ceny czasopisma;
- każdy prenumerator otrzyma dodatkowo kalendarz biurkowy;
- Czytelnik ma gwarancję, że otrzyma każdy numer czasopisma;
- czasopismo dostarczane jest do domu, bez konieczności poszukiwania w kiosku.

Aby zaprenumerować czasopisma należy wpłacić stosowną kwotę na konto wydawnictwa:

Magnum-X Sp. z o.o., ul. Grochowska 306/310, 03-840 Warszawa

Nr rachunku: 51 1240 6146 1111 0000 4743 1548

Prosimy o podanie imienia, nazwiska, pełnego adresu wraz z kodem pocztowym oraz tytuł czasopisma wraz z okresem prenumeraty. Podane przy tytułach ceny zawierają koszty przesyłki.

Technika Wojskowa Historia

Cena detaliczna 14,50 zł
Prenumerata dwuletnia
12 numerów: 1/2010-6/2011
- 130 zł (3 numery gratis)
Prenumerata roczna
6 numerów: 1/2010-6/2010
- 72 zł (1 numer gratis)

Nowa Technika Wojskowa

Cena detaliczna 9,50 zł
Prenumerata dwuletnia
24 numery:1/2010-12/2011
- 180 zł (5 numerów gratis)
Prenumerata roczna
12 numerów: 1/2010-12/2010
- 95 zł (2 numery gratis)

Lotnictwo

Cena detaliczna 12,50 zł
Prenumerata dwuletnia
30 numerów: 1/2010-12/2011
w tym 6 specjalnych
- 320 zł (6 numerów gratis)
Prenumerata roczna
15 numerów: 1/2010-12/2010
w tym 3 specjalne
- 160 zł (3 numery gratis)

Morze, Statki i Okręty

Cena detaliczna 12,50 zł
Prenumerata dwuletnia
24 numery: 1/2010-12/2011
-237 zł (5 numerów gratis)
Prenumerata roczna
12 numerów: 1/2010- 12/2010
-125 zł (2 numery gratis)

Strzał

Cena detaliczna 12,50 zł
Prenumerata dwuletnia
24 numery: 1/2010-12/2011
- 238,00 zł (5 numerów gratis)
Prenumerata roczna
12 numerów: 1/2010-12/2010
- 126 zł (2 numery gratis)

Polska

Cena detaliczna 14,50 zł
Prenumerata dwuletnia
12 numerów: 1/2010-6/2011
- 130,00 zł (3 numery gratis)
Prenumerata roczna
6 numerów: 1/2010- 6/2010
- 72 zł (1 numer gratis)

magnum X

75 mm Gun Motor Carriage M3

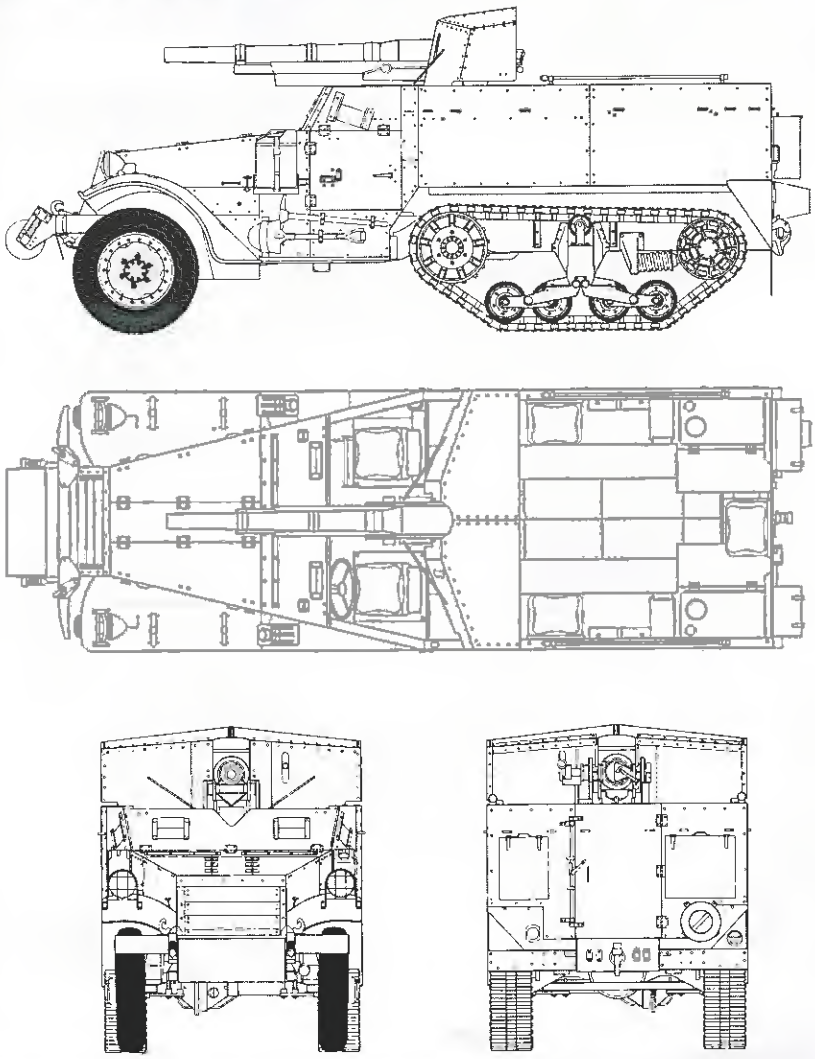
ZBIGNIEW LALAK

Samobieżne działo M3 zostało zaprojektowane w efekcie prac podjętych na zlecenie szefa sztabu armii amerykańskiej gen. Marschalla w październiku 1941 r., który dostrzegał konieczność utworzenia specjalnych jednostek artylerii przeciwpancernej. W listopadzie War Department wyraził zgodę na utworzenie 53 batalionów. Badania prowadzono w Ordnance Department pod kierownictwem mjr Roberta J. Icks'a. Prace dotyczyły głównie dwóch pojazdów. Pierwszy był transporter półgąsienicowy M3 z armatą polową typu M1897A4 kalibru 75 mm. Drugim zaś samochód 4x4 Dodge, na którym zainstalowano armatę M3A1 kalibru 37 mm. Prace przebiegały szybko i już na początku 1942 r. zbudowano pierwsze egzemplarze pojazdu oznaczonego jako T12. Uzbrojeniem działa samobieżnego T12, które wkrótce otrzymało nazwę M3 75 mm GMC, była armata polowa kalibru 75 mm. Zastosowano łoże typu M2A2, które w trakcie produkcji seryjnej zmieniono na M2A3 (wersja z armatą tego typu nosiła oznaczenie M3A1 75 mm GMC) oraz podstawę typu M3 opracowaną w Rock Island Arsenal. Pojazd posiadał niezabudowany przedział kierowcy oraz bojowy. Jedyną osłonę przed ogniem nieprzyjaciela dawała załodze osłona armaty. Osłona ta po doświadczalnym użyciu pojazdów na Filipinach i w Afryce Północnej uległa znacznej modyfikacji. Z tyłu przedziału bojowego znajdowały się dwa zbiorniki paliwa o pojemności 975 litrów. Przestrzeń pomiędzy zbiornikami zajmowały pojemniki na wyposażenie oraz na amunicję. Dodatkowo pod lawetą armaty zabudowno specjalne łoże z zapasem mieszczącym 16 jednostek amunicji. Łącznie załoga dysponowała 59 jednostkami amunicji. Po lewej stronie

Działo 75 mm GMC M3 z brytyjskiej 23. Brygady Pancernej na froncie włoskim.

75 mm Gun Motor Carriage M3

Rysował: Tomasz Grotnik



armaty znajdował się celownik teleskopowy typu M33, montowany na podstawie M36. Armata mogła prowadzić ogień w zakresie 40° w płaszczyźnie poziomej oraz od –10° do +28° w zakresie płaszczyzny pionowej. Stosowano amunicję przeciwpancerną APC M61 z zapalnikiem M66A1 oraz M72, burzącą HE M48 z zapalnikami M48, M48A1, M54, M46 i M47 oraz M35, odłamkową Mk. I z zapalnikiem czasowym M1907M, dymnej FS Mk. II WP Mk.II. Załoga mogła także używać amunicji chemicznej z gazem typu HS Mk. II lub NC Mk. II z zapalnikami M46. Do ćwiczeń używano amunicji M7 lub M16 wykorzystywanej w armatach polowych M1897/16/17 z zapalnikami T6.

Pierwsza partia 36 75mm GMC M3 oraz 14 M6 została wysłana na Filipiny w ramach Privisional Field Artillery Brigade w celu zebrania doświadczeń bojowych. Raport opracowany przez kpt. Gordona Peck'a bardzo przychylnie przedstawiał samobieżne działa M3 co zadecydowało o podjęciu masowej produkcji. Produkcja seryjna podjęta została w zakładach Autocar. Działa M3 weszły na wyposażenie armii lądowej, gdzie służyły w Tank Destroyers Battalions, a także do Korpusu Piechoty Morskiej. Każda z dywizji piechoty morskiej posiadała 12 dział, które wchodziły w skład Special Weapons Battalion. Służba M3 75 mm GMC nie trwała długo. Pojazdy były zastępowane przez znakomite niszczyciele czołgów M10. Zakłady Autocar zbudowały łącznie 2202 działa M3 75 mm GMC, z których 1360 zostało przebudowanych do standardu transportera półgąsienicowego M3A1. ■

Działo o nazwie „Rokitnianka" z 12. Pułku Ułanów Podolskich.

Dane taktyczno-techniczne:
Wymiary: długość – 6,32 m, szerokość 2,22 m, wysokość – 2,36 m; Masa – 9,072 kg; **Załoga** – 5 ludzi; **Uzbrojenie** – armata M1897A4 kalibru 75 mm, w działach dla piechoty morskiej montowano karabin maszynowy 7,6 mm; uzbrojenie osobiste załogi, zapas amunicji 59 naboi; **Pancerz** – płyty przednie 12,7 mm, płyty boczne 6 mm; **Napęd** – silnik gaźnikowy, 4-suwowy, 6-cio cylindrowy White 160AX o pojemności 6220 cm³, stopień sprężenia 6,3, moc maksymalna – 127 KM przy 2400 obr./min.; **Osiągi** – moc jednostkowa 17,9 KM/t, nacisk jednostkowy 0,86 kg/cm², maksymalna prędkość po drodze 72 km/h, zasięg 337 km, pokonywane wzniesienia 30° – 32°, rowy o szerokości 100 cm, wysokości wzniesień 30 cm, brody o głębokości 80 cm.

Źródła fotografii: US Signal Corps, zbiory autora.

ZIELONE DIABŁY W NORMANDII

UMUNDUROWANIE I WYPOSAŻENIE NIEMIECKICH SPADOCHRONIARZY

Spośród niemieckich jednostek walczących w Normandii w 1944 roku pod względem umundurowania, wyposażenia, ale i uzbrojenia najbardziej wyróżniali się Fallschirmjäger, zwani „Zielonymi Diabłami". Poniżej prezentujemy sylwetki dwóch strzelców spadochronowych z najbardziej charakterystycznymi elementami wojskowego ekwipunku.

MICHAŁ SITARSKI

Strzelec spadochronowy w szarozielonej bluzie spadochronowej tzw. „Knochensack" (worek na kości) [1], sukiennych spodniach spadochroniarza w kolorze Feldgrau [2], hełmie M38 w szarozielonym pokrowcu [3] (używano również zdobycznych brytyjskich siatek maskujących [3a]) oraz butach skoczka drugiego wzoru [4]. Pod bluzą spadochronową założoną na Fliegerbluse [5] (widoczny jest jej kołnierz z oznaczeniami stopnia). Pod szyją zawiązana jest apaszka z kawałka czaszy spadochronu RZ20 [6]. Uzbrojenie żołnierza stanowi pistolet maszynowy MP38 [7], do którego ładownica [9] znajduje się na prawym boku, na pasie podtrzymywanym szelkami [8].

Na pasie podtrzymywanym szelkami [8], na prawym boku żołnierza zawieszona jest ładownica na sześć magazynków do MP-38 [9] z kieszonką **na** ładowarkę (ten element wyposażenia został zaprojektowany specjalnie dla wojsk powietrznodesantowych **oraz** załóg wozów bojowych). Przez pierś spadochroniarz ma przewieszoną maskę przeciwgazową w torbie [11]. Na pasie po lewej stronie umieszczony jest brązowa kabura do pistoletu P08 [12] (od 1943 zalecono barwienie brązowego wyposażenia skórzanego na czarno, ale w wielu jednostkach żołnierze nie stosowali się do niego) – obok kabury widoczna jest patka kryjąca zamek błyskawiczny [15] z boku bluzy spadochronowej, dzięki któremu można było sięgać do kieszeni munduru pod bluzą, za pas wetknięty jest granat trzonkowy M24 [13]. Z tyłu widoczny jest chlebak [14], manierka [10] oraz torba na maskę przeciwgazową [11]. Na obu nogawkach spodni, na wysokości kolan, wykonane były rozcięcia pozwalające na zdjęcie wczesnego wzoru nakolanników używanych do skoków – model późniejszy zakładany był na spodnie. [16]

Strzelec spadochronowy złożony do strzału z karabinu automatycznego FG42 pierwszego modelu seryjnego [10]. Żołnierz ubrany jest w bluzę spadochronową we wzór maskujący Splitter B [1], spodnie spadochroniarza w kolorze Feldgrau [3] i buty skoczka pierwszego wzoru [4]. Na prawej nogawce spodni, nieco powyżej kolana, znajdowała się kieszonka na nóż grawitacyjny zamykana patką z dwoma zatrzaskami [14]. Na głowę żołnierz ma założony hełm spadochronowy M38 w pokrowcu we wzór Splitter B [2]. Za pas (niepodtrzymywany szelkami) z klamrą Luftwaffe [5] wetknięty jest granat trzonkowy M24 [11], na pasie, na prawym boku znajduje się bagnet do karabinu Mauser [12]. Na pasie, na lewym boku, znajduje się czerniona kabura do pistoletu P08 [6]. W kieszeni bluzy spadochronowej umieszczony jest zapasowy magazynek do karabinu FG42 [13] (w czasie walk w Normandii praktycznie nie używano bandolierów dedykowanych do przenoszenia magazynków do FG42, zaś sam karabin, wyprodukowany w sumie w ilości około 7500 sztuk, nigdy nie stał się bronią podstawową strzelców spadochronowych, jak planowano).

Strzelec spadochronowy z FG42 na ramieniu – dobrze widoczny jest 20-nabojowy magazynek dołączany z boku, z lewej strony broni oraz dwójnóg pod lufą karabinu. Na pasie z tyłu żołnierz przenosi chlebak [7], maskę przeciwgazową w torbie zamykanej zamkiem błyskawicznym [8] oraz manierkę [9]. Na lewym boku strzelca dobrze widoczna kabura do pistoletu P08 [6] – z uwagi na konstrukcję spadochronu niemieckiego, praktycznie wykluczającą skok z długą bronią, każdy spadochroniarz uzbrojony był w pistolet. Broń długa zrzucana była w osobnych zasobnikach i do czasu jego odnalezienia jedynym uzbrojeniem strzelców spadochronowych uzbrojonych w karabiny, karabiny automatyczne lub maszynowe pozostawał pistolet. Żołnierze uzbrojeni w pistolety maszynowe najczęściej skakali z bronią, choć zdarzały się również przypadki udanych skoków z karabinami maszynowymi MG34... trzymanymi w ręku.

1

[1] Strzelec spadochronowy w czapce polowej z orlem Luftwaffe. [2] Czapka i furażerka oficera, rękawice spadochronowe oraz nóż grawitacyjny. W przypadku dostania się strzelca spadochronowego do niewoli amerykańscy żołnierze (zwłaszcza „koledzy po fachu" – spadochroniarze) najczęściej zabierali Niemcom i używali rękawice skoczka oraz nóż grawitacyjny. [3] Noże grawitacyjne pierwszego wzoru (nierozkładane) dwóch różnych producentów. Wbrew mitom był to po prostu rozkładany nóż personelu latającego Luftwaffe – nigdy nie służył do przecinania linek spadochronu. Nazwa „grawitacyjny" wzięła się ze sposobu rozkładania ostrza – utrzymywane wewnątrz rękojeści przez zatrzask po jego zwolnieniu wysuwało się pod wpływem działania siły grawitacji, po skierowaniu noża w dół. Kolec z tyłu to marszpikiel – narzędzie wykorzystywane, głównie przez żeglarzy, do zaplatania i rozplatania lin. Według obiegowych opinii w tym nożu miał pomagać rozplątać splątane linki spadochronu, co nie znajduje potwierdzenia w faktach. [4] Buty skoczka pierwszego wzoru wiązane z boku. [5] Buty skoczka drugiego wzoru, wiązane z przodu 12-dziurkowe. ■

Autor składa serdeczne podziękowanie członkom GRH FJR1 (www.fjr1.org) za pomoc w stworzeniu materiału i udostępnienie wyposażenia.

Źródła fotografii: Michał Sitarski

2

3

4

5

HMS EAGLE
OD PANCERNIKA DO LOTNISKOWCA

Lotniskowiec *Eagle* był jednym z pierwszych okrętów tej klasy na świecie. Choć podczas jego budowy wypracowywano dopiero ostateczny kształt przyszłych władców mórz, to jednak większość z przyjętych rozwiązań sprawdziła się i była wykorzystywana w następnych. Okręt aktywnie uczestniczył w działaniach wojennych trakcie II wojny światowej, choć na jego skuteczność wpływ miało dziedzictwo okresu „prób i błędów". *Eagle* był jednak ważnym krokiem w rozwoju nowej klasy okrętów, a zdobyte doświadczenia eksploatacyjne Brytyjczycy wykorzystali przy budowie *Ark Royal* oraz jego następców.

WALDEMAR WALIGÓRA, KRZYSZTOF ZALEWSKI

Na początku XX wieku, Chile zaniepokojone rozbudową potęgi morskiej swoich sąsiadów, zamówiły w listopadzie 1911 r. w brytyjskiej stoczni Armstrong Whitworth & Co w Elswick dwa pancerniki. Ich twórcą był inż. Josiah R. Perrett. Miały to być najpotężniejsze okręty Ameryki Południowej. Wybuch I wojny światowej pokrzyżował te plany. W chwili wybuchu wojny, w sierpniu 1914 r. prace nad obu jednostkami przerwano. Pierwsza z nich *Almirante Latorre* był w stadium prac wyposażeniowych, natomiast drugi *Almirante Cochrane* miał już zbudowany kadłub, kotłownię, siłownie oraz główny pokład, lecz pozbawiony był jeszcze pancerza burtowego. Stan zawieszenia nie trwał długo, gdyż obu okrętami zainteresowała się Royal Navy. *Almirante Latorre* którego budowa zbliżała się do końca, we wrześniu zakupiony został przez Wielką Brytanię i wcielono go do Grand Fleet pod nazwą HMS *Canada*. Druga jednostka (numer stoczniowy 858) spoczywała na pochylni w Elswick oczekując na dalsze decyzje. Okręt, ze względu na długi czas potrzebny do ukończenia, nie budził dużego zainteresowania. Dopiero na początku 1918 r. zapadła decyzja o zakupie i tego okrętu w celu przebudowy na lotniskowiec. Po negocjacjach ze stroną chilijską 28 lutego 1918 r. okręt zakupiono płacąc ponad 1,3 mln funtów, a w marcu zmieniono nazwę jednostki na HMS *Eagle*.

Projektowanie i budowa

Wmomenciepodjęcia decyzji o przebudowie nie był jeszcze znany ostateczny kształt okrętu, jako że dopiero wówczas tworzyła się nowa klasa okrętów – lotniskowce. Początkowo zamierzano uzyskać okręt zbliżony do okrętubazy wodnosamolotów *Campania*, lecz wkrótce zmiany poszły znacznie dalej. Według wstępnego projektu opracowanego przez Eustace Tennyson d'Eyncourta zaakceptowanego przez Admiralicję 8 lutego 1918 r. okręt miał otrzymać 195 metrowy ciągły pokład lotniczy oraz dwie równoległe do siebie rozsunięte na burty nadbudówki długości 33,5 m, na których znajdować się miały po dwa kominy. Na dużej wysokości miały one być połączone łącznikiem. Proponowane rozwiązanie zbliżone było do pierwotnych planów *Argus* czy późniejszych dla *Hermes*. Badania przeprowadzone w tunelu aerodynamicznym potwierdziły negatywne wyniki uzyskane podczas testów w 1916 r. nadbudówek *Argusa*. W lipcu 1918 r. projekt zweryfikowano i okręt otrzymał tylko jedną nadbudówkę na prawej burcie.

Rok wcześniej, wraz z zakończeniem I wojny światowej prace nad *Eaglem* wstrzymano (21 października 1919 r.). Według ówczesnych ocen, aby ukończyć okręt potrzeba było jeszcze ok. 9 miesięcy. Powodem wstrzymania prac był pomysł zwrotu okrętu marynarce Chile, po uprzednim ukończeniu jednostki w pierwotnej konfiguracji jako pancernik. Dodatkowo okres powojenny nie sprzyjał inwestycjom zbrojeniowym, tym bardziej, że po zakończeniu krwawej wojny przewidywano długi okres pokoju. W listopadzie 1919 r., mimo że okręt nie był jeszcze w pełni gotowy – sprawne były tylko dwie kotłownie, nie zostały zamontowane windy lotnicze – podjęto decyzję o przeprowadzeniu prób morskich. Przerwanie robót na *Eagle* postawiło Admiralicję w trudnej sytuacji. Powojenny kryzys finansowy nie pozwolił na dalsze utrzymywanie okrętu w stoczni Armstrong w Elswick, gdyż opłacano gotowość stoczni. Z tego powodu 24 kwietnia 1920 r. okręt o własnych siłach, choć nadal tylko z częściowo uruchomioną siłownią przeszedł do

HMS Eagle w kwietniu 1920 r. opuścił stocznię Armstrong w Elswick przechodząc o własnych siłach do stoczni marynarki w Portsmouth. Na czas rejsu uruchomiono dwie z czterech kotłowni. Zwraca uwaga tylko jeden komin, w docelowej konfiguracji okręt otrzymał dwa kominy

stoczni marynarki w Portsmouth. Okręt miał już nadbudowany pokład lotniczy, lecz brakowało wind lotniczych, a pomost nawigacyjny został zaimprowizowany. Sprawne nadal były tylko dwie kotłownie, które odprowadzały spaliny jednym z dwóch planowanych kominów. W trakcie prób 23 kwietnia na dystansie 1 Mm *Eagle* osiągnął prędkość maksymalną 18,5 w przy 15 440 SHP. Według obliczeń dokonanych po zakończeniu testów, całkowita moc maszyn powinna pozwlić na osiągnięcie prędkości co najmniej 23 węzłów. W Portsmouth zainstalowano wzdłużne liny stabilizujące kołowanie lądujących samolotów. Próby lotnicze przeprowadzono pomiędzy 28 maja a 27 października 1920 r. Od 1 czerwca odbyto łącznie 143 lądowania samolotów na pokładzie. W skład „Eagle Flight" (eskadra) wchodziły: Sopwith 2F.1 *Camel*, *Panther*, Bristol F2B *Fighter*, De Havilland D.H.9A oraz Sopwith *Cuckoo*. Wyniki prób wpłynęły na decyzję Admiralicji, która postanowiła 24 września 1920 r. zachować okręt w służbie Jego Królewskiej Mości. W tym czasie, bowiem Royal Navy posiadała jeden lotniskowiec – *Argus* oraz jeden „półlotniskowiec" *Furious*, lecz żaden z nich jej nie odpowiadał. O ile *Furious* mógł operować wraz z innymi jednostkami Grand Fleet, to jednak możliwości prowadzenia operacji lotniczych z jego pokładu były ograniczone, natomiast *Argus* przebudowany ze statku pasażerskiego miał zbyt małą prędkość, aby mógł działać w szybkich zespołach brytyjskiej floty. To powodowało, że przebudowa *Eagle* ostatecznie została zatwierdzona i nie zdecydowano się na zwrot okrętu Chile. Dodatkowym czynnikiem było również i to, że budowany wówczas pierwszy od podstaw lotniskowiec świata – *Hermes*, ze względu na zbyt małe wymiary nie mógł całkowicie sprostać wsparciu

Lotniskowiec HMS *Eagle* został ukończony we wrześniu 1923 r., jednak próby zdawczo-odbiorcze przeciągnęły się do lutego 1924 r. Na fotografii okręt tuż przed wcieleniem do Royal Navy.

lotniczemu Grand Fleet. W międzyczasie lotnictwo brytyjskie doczekało się skutecznego samolotu torpedowego *Cuckoo* i zwiększono wymagania odnośnie ilości i składu przenoszonej przez lotniskowiec grupy powietrznej.

W październiku 1920 r. przeprowadzono zakończone sukcesem próby dużej nadbudówki o wymiarach 39,6 x 5,5 m – z pokładu operowała wówczas 441. eskadra wyposażona w samoloty *Panther*. Budowę okrętu kontynuowano od 24 marca 1921 r. w Portsmouth, a zakończono we wrześniu 1923 r. Wliczając zakup kadłuba od Chile, *Eagle* kosztował brytyjskich podatników 4 617 636 ówczesnych funtów. Próby zdawczo-odbiorcze przeciągały się w czasie i ostatecznie *Eagle* zasilił Royal Navy 26 lutego 1924 r. Był to wówczas pierwszy pełnowartościowy okręt tej klasy na świecie.

Opis techniczny

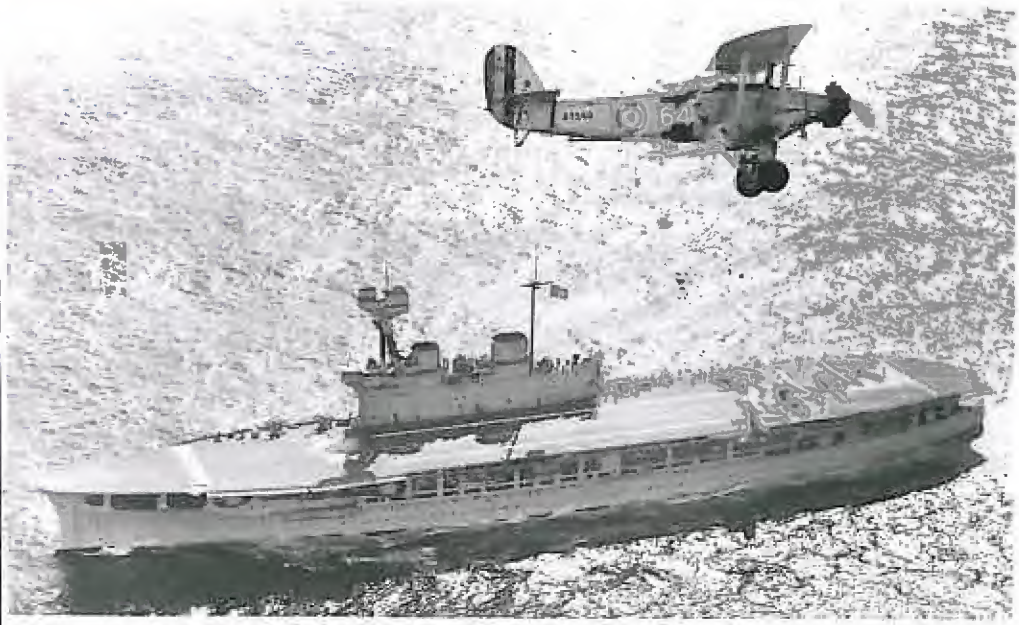
Kadłub okrętu bazował na wybudowanym kadłubie chilijskiego pancernika. Jego konstrukcja nie przewidywała ciągłych grodzi wzdłużnych, z tego względu dodano „bąble" przeciwtorpedowe. Dziobowa i rufowa gródź poprzeczna miały 102 mm, natomiast na wysokości komór amunicyjnych w celu ochrony przeciwtorpedowej dodano równolegle do burt krótkie grodzie wzdłużne o grubości pancerza 32-51 mm. Grubość pancerza burtowego zmniejszono do 114 mm – miał on 2,44 m wysokości. Ciągnął się on do dziobu, gdzie jego grubość malała do 102 mm. Był to górny pancerz przeniesiony dwa poziomy niżej. Według pierwotnego projektu główny pas pancerny miał grubość 229 mm, nad nim był kolejny 178 mm, a jeszcze wyżej 114 mm. W przypadku *Eagle* z dwóch dolnych zrezygnowano, a pancerz ponad pancerzem burtowym miał grubość 25 mm. Dodatkowo zmieniono rozmieszczenie pancerza horyzontalnego. Rozciągał się on nad maszynownią i komorami amunicyjnymi, gdzie uzyskiwał grubość 114 mm, a nad zbiornikami paliwa – 76 mm. Pokład główny miał 37 mm tyle samo, co pokład hangarowy. Pokład lotniczy nad hangarem miał 25 mm. Pomost bojowy i wieża kontrolna obłożone były 13 mm płytami.

Napęd i osiągi. Zespół napędowy składał się z czterech zestawów turbin Brown-Curtis (wysokiego ciśnienia, zewnętrzne wały), Parsons (niskiego ciśnienia, wewnętrzne wały). Pary dostarczały 32 kotły typu Yarrow o małym przekroju rurek rozlokowane w czterech kotłowniach. Odloty spalin wyprowadzano dwoma pionowymi kominami umieszczonymi wysoko na nadbudówce. Próba prędkości 9 września 1923 r. dała 24,37 węzła przy 52 102 SHP i wyporności 24 550 ts. W normalnej eksploatacji nie przekraczano 50 000 SHP, co pozwalało osiągnąć 24 w. W 1941 r. wartość ta spadła do zaledwie 20 węzłów. Zapas paliwa w 1920 r. wynosił 3 200 t węgla i 1 750 t oleju napędowego. Podczas kończenia okrętu kotły przystosowano dla opalania wyłącznie paliwem płynnym.

Uzbrojenie. Początkowo artylerię główną *Eagle* stanowiło 9 pojedynczych dział Elswicka Mk XVII kal. 152 mm. Donośność ich wynosiła 15 000 m, a zapas pocisków 200

W okresie międzywojennym lotniskowiec *Eagle* był intensywnie wykorzystywany w działaniach na Morzu Śródziemnym i na Dalekim Wschodzie. Wśród eksploatowanych samolotów m.in. był myśliwiec Fairey *Flycatcher*.

Nazwa	Położenie stępki	Wodowanie	W służbie	Wycofanie
Eagle	22.01.1913	08.06.1918	26.02.1924 09.01.1933 21.01.1937	.08.1931 05.04.1935 +11.08.1942



Obecność lotniskowców i lotnictwa pokładowego na Morzu Śródziemnym było istotnym elementem brytyjskiej polityki zagranicznej. Na zdjęciu samolot Blackburn *Baffin*. Fot ADM

szt. Działa w wieżach CP XII osłonięte były z boków pancerzem 38 mm, a barbety miały 76 mm. Osiem z nich umieszczono na stanowiskach poniżej pokładu lotniczego. Dziewiąte działo w wieży umieszczono na rufowym pokładzie tuż za drzwiami hangaru. Tylko to działo mogło prowadzić ogień do tyłu. Takie usytuowanie wieży działa 152 mm uniemożliwiało wykorzystywanie rufowego pokładu do obsługi wodnosamolotów, lecz jak wyżej wspomniano problem ten na *Eagle* rozwiązano dzięki potężnemu dźwigowi umieszczonemu na pokładzie lotniczym tuż za „wysepką". Artyleria przeciwlotnicza składała się z 5 dział Mk V kal. 102 mm rozmieszczonych na pokładzie lotniczym i nadbudówce. Dwa z nich znajdowały się przed nadbudówką, jedno za, dwa na niej. Działa miały szybkostrzelność 150 pocisków na minutę i strzelały na wysokość 7 600 m. Dodatkowo zamontowano dwa zdwojone km-y Lewisa 7,7 mm na wieży kontroli lotów. Oprócz tego lotniskowiec posiadał 4 działka salutacyjne. W 1939 r. *Eagle* dysponował zapasem uzbrojenia lotniczego: 27 torped Mk XII 457 mm, 48 bomb przeciwpancernych 227 kg, 250 bomb przeciwpancernych 113 kg, 92 bomby „pływające" 113 kg (zrzucane z lotu nurkowego i wybuchające pod kadłubem atakowanego okrętu), 130 bomby przeciw okrętom podwodnym 45 kg oraz około 360 bomb odłamkowych 9 kg.

Wyposażenie radioelektroniczne. W końcu 1941 r. zamontowano radar Typ 290, radiolatanię Typ 72, a HACS (HACS – High Angle Control System), wyposażono w radar kontroli ognia Typ 285.

Hangar jednokondygnacyjny stanowił dużą nadbudówkę i miał prawie 122 m długości, a jego szerokość to od 10 do 20 m. W chwili oddania do służby można było w nim umieścić 20 samolotów torpedowych Sopwith *Cuckoo*. Hangar posiadał 4 ogniotrwałe żaluzje dzielące go na sekcje. W 1929 r. poprawiono system przeciwpożarowy okrętu dodając w hangarach zraszacze tworzące tzw. kurtyny wodne z morskiej wody.

Pokład lotniczy wsparty był na kratownicy umieszczonej na dachu hangaru i znajdował się na wysokości 14,6 m nad poziomem morza. Pokład lotniczy wraz z pancerzem ważył 1003 tony. Przednia część pokładu miała kształt ostrołukowy zgodny z obrysem dziobu, natomiast rufowa sekcja miała kilkustopniowy spadek ułatwiający pilotom lądowanie. Początkowo na pokładzie lotniczym znajdował się system lin wzdłużnych opracowany przez kmdr. Williamsona, mający służyć do wychwytywania lądujących samolotów. Okręt nie posiadał barier bezpieczeństwa ani katapult. W roku 1926 system wzdłużnych lin został usunięty i samoloty lądowały na pokładzie o własnych siłach. Dziesięć lat później na

Lotniskowiec *Eagle* był ważnym krokiem w rozwoju nowej klasy okrętów. Zdobyte doświadczenia eksploatacyjne posłużyły do budowy kolejnych brytyjskich jednostek tej klasy.

Widok od dziobu na HMS *Eagle*. W 1940 r. okręt aktywnie działał na Morzu Śródziemnym.

okręcie wprowadzono aerofinishery Mk VIII – poprzeczne liny hamujące, z powodzeniem przetestowane na początku lat 30. XX w. na lotniskowcu *Courageous*. Było ich sześć i mogły zatrzymać samolot o masie pięciu ton lądujący z szybkością 98 km/h (53 węzły).

Podnośniki lotnicze łączyły pokład hangarowy z pokładem lotniczym. Obie planowane windy o napędzie elektrycznym znajdowały się w osi symetrii okrętu na dziobie i rufie. Ich nośność miała wynosić 5 500 kg. Dziobowa winda o wymiarach 15,24 m x 6,10 m znajdowała się przed „wysepką" nadbudówki, natomiast druga, nieco większa 15,24 x 10,06 m umieszczona na rufie miała posłużyć do transportu dużych dwusilnikowych samolotów typu De Haviland 10, które ostatecznie na jego pokład nie trafiły. Wind w końcu nie zamontowano i dla prób w 1920 r. otwory zaślepiono. W maju 1921 r., jeszcze w trakcie prac wyposażeniowych, wymieniono obie windy lotnicze na podnośniki o większych wymiarach – przednia miała 14,02 x 14,33 m, a tylna 14,02 x 10,06. Ich nośność zwiększono do 6 350 kg.

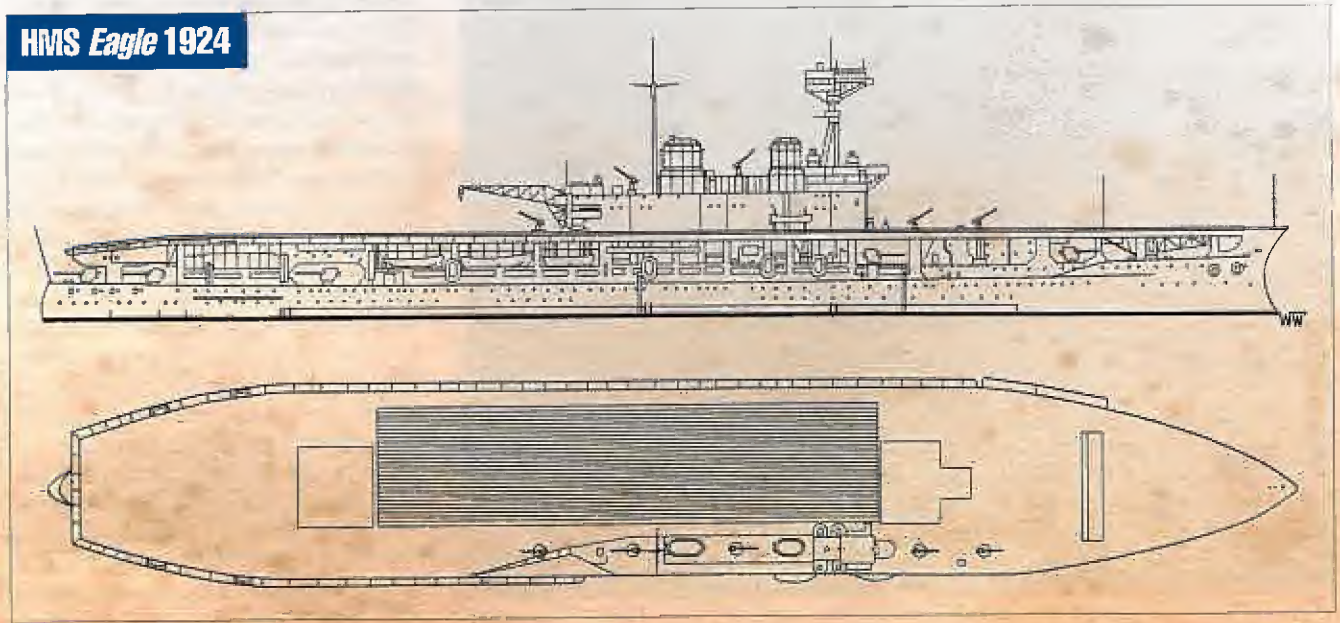
Nadbudówka o dużych rozmiarach ulokowana była na prawej burcie. Znajdował się na niej potężny trójnożny maszt ze stanowiskiem obserwacyjnym i kierowania lotami. Na nadbudówce znalazły również swoje miejsce dwa kominy. Tuż za nadbudówką znajdował się 5-cio tonowy dźwig, który miał służyć do podnoszenia i opuszczania na wodę wodnosamolotów. Długość ramienia dźwigu była na tyle duża, że mógł on bez kłopotu podnosić z wody wodnosamolot rozpoznawczy i umieszczać go na podnośniku lotniczym.

Lotnictwo pokładowe w początkowym okresie stanowiło nominalnie 24 samoloty zgrupowane w 4 eskadrach po 6 samolotów, choć zazwyczaj jedna eskadra stacjonowała w bazie na lądzie. W chwili wybuchu wojny na okręcie bazowały dwa dywizjony po 9 samolotów *Swordfish*. Od czerwca 1940 r. dodano 3 myśliwce *Sea Gladiator*, a w styczniu 1941 r. jeszcze 2 Blackburn *Skua*.

Modernizacje. W 1926 r. powiększono pojemność zbiorników paliwa lotniczego oraz dodano dwa pojedyncze działka 2-funtowe Vickersa (40 mm „pom-pom"), umieszczone na pokładzie przed dziobowym działem 102 mm. W związku z demontażem lin wzdłużnych dodano na burtach palisady przeciwwiatrowe. Rok później dodano 4 km-y 7,7 mm Maxima i 6 Lewisa. W 1928 r. łącznie *Eagle* posiadał 26 km-ów Lewisa w 13 dwulufowych zestawach. Kolejna modernizacja uzbrojenia miała miejsce w latach 1931-1932. Wtedy to usunięto jedno z dział 102 mm znajdujące się na „wysepce", instalując w jego miejsce ośmiolufowy 40 mm „pom-pom". Zainstalowano system kierowania ogniem dział 102 mm HACS. Karabiny maszynowe 12,7 mm skoncentrowano w poczwórnie sprzężonym stanowisku na rufie. Zrezygnowano natomiast, z pierwotnie zakładanego pomysłu zastąpienia dział przeciwlotniczych 102 mm uniwersalnymi działami kal. 120 mm i zdjęto pierwszy od dziobu „pom-pom". W czasie tej modernizacji wymieniono kotły i zainstalowano na pokładzie lotniczym cztery generatory piany na wypadek pożaru. W kwietniu 1934 r. dodano drugi 4-lufowy zestaw 12,7 mm na miejsce zajmowane uprzednio przez „pom-pom". W 1936 r. dodano dwa następne sprzężone poczwórnie 12,7 mm karabiny maszynowe na dziobowych sponsonach. Zwiększono także pojemność magazynów amunicyjnych i zainstalowano liny hamow-

Lotniskowiec *Eagle* w chwili wybuchu wojny uzbrojony w dwa dywizjony Fairey *Swordfish* nie przedstawiał już dużej wartości bojowej. Na pokładzie widoczny zaparkowany *Swordfish* osłonięty wiatrochronem. Fot. FAA

HMS *Eagle* 1924



nicze. Zdemontowano też palisady z lewej burty. Podczas modernizacji na przełomie lat 1941 i 1942 zamontowano radary, a km-y zamieniono na jednolufowe działka 20 mm Oerlikon.

Losy okrętu. Po wcieleniu do służby *Eagle* w marcu 1924 r. rozpoczął ćwiczenia z przydzielonym eskadrami lotniczymi, po czym odesłany został do Floty Morza Śródziemnego, gdzie 7 czerwca 1924 r. zastąpił transportowiec wodnosamolotów *Ark Royal*. Grupa lotnicza składała się z myśliwskiej 402., rozpoznawczej 440., obserwacyjnej 422. i torpedowej 460. eskadry. Każda z eskadr liczyła po sześć samolotów odpowiednio typu: Fairey *Flycatcher*, Supermarine *Seagull* II, Blackburn *Blackburn* i Blackburn *Dart*. Zwykle jedna z eskadr bazowała na Malcie lub w Aleksandrii. W styczniu 1925 r. 440. otrzymała Fairey IIID – służyła na *Eagle* do września 1926 r. W 1926 r. podczas remontu w Devonport zdjęto wzdłużne

W marcu 1942 r. HMS *Eagle* wraz z HMS *Argus* uczestniczył w operacjach przerzutu myśliwców na Maltę. Na pokładzie widoczne myśliwce Supermarine *Spitfire* V z dodatkowym podkalubowym zbiornikiem paliwa. Fot. IWM

liny, a w czerwcu 441. (6 IIID) zastąpiła 422. eskadrę. Od lutego 1927 r. zamiast niej bazowano 423. (Avro *Bison* II) wzmocnioną pomiędzy marcem a październikiem tego roku częścią 421B. – także *Bison* II.

W końcu czerwca 1927 r. okręt uratował pasażerów wodnosamolotu pilotowanego przez brata generała Franco. Po remoncie wiosną 1929 r. lotniskowiec w czerwcu udał się znów na Morze Śródziemne, gdzie pozostał do 8 stycznia 1931 r. W owym okresie eskadry 402. i 460. nadal używały *Flycatcher* i *Dart*, a 423. po przezbrojeniu na IIIF została 26 kwietnia 1929 przemianowana na 448. Po zaokrętowaniu w Portsmouth nowych Blackburn *Ripon* dla 460. eskadry, zabrano także najnowsze myśliwce morskie Hawker *Nimrod* i *Osprey* oraz rozpoznawcze Fairey *Seal*, po czym *Eagle* wykonał rejs do Ameryki Południowej m.in. odwiedzając Buenos Aires, gdzie w połowie marca otwarto wystawę brytyjskiego przemysłu. Powrócił następnie na letnie manewry na Morze Śródziemne i w sierpniu w Devonport rozpoczęto modernizację. *Eagle* ponownie do służby wcielono 9 stycznia 1933 r. i od 26 kwietnia zaokrętowano 9-samolotowe dywizjony 803. (*Osprey I*) i 824. (IIIF). Poprzez Morze Śródziemne i Kanał Sueski lotniskowiec udał się do Hong Kongu, gdzie przybył 11 czerwca – zastąpił on *Hermesa* na wodach dalekowschodnich wchodząc w skład Floty Chińskiej (China Fleet), zajmującej się głównie zwalczaniem piractwa. Tamże, po wchłonięciu eskadry 440. stan dywizjonu 824. podniesiono do 12 samolotów. Przemianowano go 8 października na 825., a 16 grudnia wyokrętowano w Singapurze dywizjon 803. z przeznaczeniem dla *Hermesa* i *Eagle* udał się na Maltę, gdzie przybył 31 stycznia 1935 r. Dodatkowo na krótko na Morzu Śródziemnym zaokrętowano oddział 6 Blackburn *Baffin* dywizjonu 811. pozostawiony przez *Furiousa*. W marcu zostawiając na Malcie samoloty lotniskowiec udał się na wyspy brytyjskie. W dniu 5 kwietnia 1935 r. *Eagle* wycofano do rezerwy. Do służby przywrócono go 21 stycznia 1937 r. i 23 lutego ponownie udał się do Floty Chińskiej z dywizjonami 813. (9 *Swordfish*) i 824. (9 *Swordfish*), przybywając do Hong Kongu 6 maja. Sierpień 1939 r. zastał lotniskowiec w trakcie remontu w nowo otwartej bazie w Singapurze.

Dane taktyczno techniczne

Wyporność standard (ts)	1924 – 21 850 1933 – 22 600
Wyporność pełna (ts)	1920 – 21 630 1924 – 24 900 1933 – 27 054 1942 – 27 500
Długość (m)	203,45
Długość PP (m)	203,33
Szerokość KLW (m)	32,03
Szerokość maks. (m)	35,05
Zanurzenie maks. (m)	1923 – 7,54 (24 550 ts) 1933 – 8,15 (26 880 ts)
Pokład lotniczy dł. x szer. (m)	198,73 x 29,26
Hangar dł. x szer. x wys. (m)	121,92 x 10,06 x 6,25
Windy (szt.)	2
Ilość samolotów (szt.)	1924 r. – 24 1939 r. – 18 1941 r. – 23
Napęd	
32 kotłów Yarrow, 4 zestawy turbin Brown-Curtis/Parsons, 4 śruby	
Moc maszyn (SHP)	50 000
Prędkość maksymalna (w)	1924 – 24,0 1941 – 20,0
Zasięg przy prędkości (Mm / w)	1937 – 3 790 / 19,0 1942 – 3 000 / 17,4
Ilość paliwa (t)	1924 – 3 750 1933 – 3 775 1942 – 2 810
Ilość paliwa lotniczego (l)	1924 – 37 733 1926 – 67 237 1942 – 80 693
Uzbrojenie	
1924 – 9 x 152 mm, 5 x 102 mm, 4 km-y 7,7 mm.	
1932 – 9 x 152 mm 4 x 102 mm, 9 x 40 mm „pom-pom", 4 km 12,7 mm.	
1936 – 9 x 152 mm, 4 x 102 mm, 16 x 40 mm „pom-pom", 16 km 12,7 mm.	
1942 – 9 x 152 mm, 4 x 102 mm plot., 16 x 40 mm „pom-pom", 12 x 20 mm.	
Załoga	748 do 988 1942 – 951

Po wybuchu wojny *Eagle* pełnił funkcje eskortowe, osłaniając szczególnie cenne konwoje przepływające przez niebezpieczne akweny Oceanu Indyjskiego oraz prowadził poszukiwania niemieckich rajderów. 4 września u wschodnich wybrzeży Sumatry przechwycił niemiecki statek *Franken* i eskortował go do Kolombo. Od 10 września operował z tej bazy osłaniając na Oceanie Indyjskim szlaki komunikacyjne, współdziałając z krążownikami *Liverpool, Cornwall, Dorsetshire, Dauntless* i *Gloucester*. 27 listopada podczas eskorty francuskiego konwoju utracono jednego z pokładowych *Swordfishów*. Załogę ocalił towarzyszący niszczyciel HMAS *Waterhen*. W grudniu w rejonie Madagaskaru okręt uczestniczył w poszukiwaniach niemieckich okrętów *Admiral Graf Spee* i *Admiral Sheer*. 14 grudnia skierowano go jako wsparcie dla krążowników *Ajax, Achilles* i *Exeter* blokujących w Montevideo po bitwie u ujścia Rio de La Plata niemieckiego rajdera *Admiral Graf Spee*. Tydzień później okręt przeszedł okresowy przegląd w doku w Durbanie. Po jego zakończeniu udał się ponownie na Ocean Indyjski. W lutym 1940 r. eskortował ważny wojskowy konwój US-1, składający się z 12 transatlantyków przewożący wojska nowozelandzkie do Egiptu.

14 marca 1940 r. w hangarze wybuchła w niewyjaśnionych okolicznościach 113 kg bomba. W wyniku eksplozji w hangarze zapalił się jeden *Swordfish*, a cztery inne zostały uszkodzone. Na szczęście sprawnie działający system przeciwpożarowy uratował okręt. Na pokładzie zginęło czternastu marynarzy, a trzech zostało rannych. Przez kilka tygodni okręt remontowany był w singapurskiej stoczni (do końca kwietnia 1940 r.). Od maja 1940 r. okręt przeniesiono na Morze Śródziemne – do Aleksandrii przybył 28 maja. Zastąpił on lotniskowiec *Glorious*, który skierowano do działań w rejonie Norwegii. Na pokład do składu 813. Dywizjonu dodano trzy myśliwce *Sea Gladiator*.

W czerwcu 1940 r. *Eagle* wykonał swoje pierwsze patrole bojowe po Morzu Śródziemnym (operacja BQ) oraz osłaniał konwoje MS-1 i MF-1 (z Malty do Aleksandrii) oraz AS-1 z Pireusu do Aleksandrii. 5 lipca lotnictwo pokładowe *Eagla* w rejonie Tobruku torpedami zatopiło włoski niszczyciel *Zeffiro* i jeden statek handlowy. Kolejny niszczyciel i dwa statki zostały uszkodzone.

Kolejne ujęcie HMS *Eagle* z przygotowanymi do przerzutu na Maltę myśliwcami *Spitfire*.

Trzy dni później okręt przeżył nieskuteczny atak lotnictwa włoskiego, a następnego dnia wykonywał ataki na włoską flotę wspierając własne okręty w bitwie koło przylądka Stilo. 10 lipca samoloty z *Eagle* wykonały uderzenie torpedowe na port Augusta na Sycylii, zatapiając niszczyciel *Leoni Pancallo* (został on później podniesiony z dna i ponownie

Kapitanleutnant Rosenbaum dowódca okręty podwodnego U-73, sprawca zalepienia HMS *Eagle*.

wcielony do służby w kwietniu 1943 r.). Uszkodzono również jeden zbiornikowiec. 27 lipca lotniskowiec wspierał eskortę konwoju AN-2 z Egiptu do Grecji. W jego trakcie, 29 lipca pokładowe *Sea Gladiatory* zestrzeliły jeden z nieprzyjacielskich bombowców SM-79. W sierpniu okręt wraz z *Illustrious* uczestniczył w eskorcie zmierzającego na Maltę konwoju MF-2. 4 września 813. i 824. Dywizjony poniosły ciężkie straty podczas próby ataku na lotnisko Maritza na wyspie Rodos. Brytyjskie samoloty przechwycone zostały przez Fiaty CR.32 i CR.42 z 163. Dywizjonu Myśliwskiego. Z 13 uczestniczących w nalocie samolotów zestrzelony został 4. W tym czasie grupa powietrzna *Illustriousa* z powodzeniem wykonała uderzenie na bazę Calato. Na początku października *Eagle* wraz z *Illustrious* osłaniał zmierzający na Maltę konwój MF-3. 12 października w trakcie osłony konwoju, samoloty z *Eagle* zlokalizowały uszkodzony niszczyciel *Artiglieri*, który został później zatopiony przez krążownik *York*. Tego samego dnia okręt znalazł się pod bombami włoskich samolotów. Pomimo zestrzelenia wraz z myśliwcami *Illustrious* pięciu samolotów wroga, dwanaście bomb eksplodowało w pobliżu lotniskowca. Wgniecenia odniósł kadłub jednostki na skutek podwodnej fali uderzeniowej. Pod koniec miesiąca okręt eskortował konwój MAQ-2 zmierzający z Egiptu do Grecji. W jego trakcie 27 października lotnictwo pokładowe wykonało tym razem bez strat własnych rewanżowe uderzenie na bazę Matenza na Rodos.

29 października okręt puścił Aleksandrię w towarzystwie pancerników *Warspite, Malaya, Valiant* i *Ramillies* oraz innych jednostek, by eskortować wojskowe konwoje zmierzające z posiłkami do zaatakowanej Grecji. 1 listopada okręt przeżył ciężki nalot wroga odnosząc obrażenia od pobliskich wybuchów, następnego dnia powrócił do Aleksandrii. 5 listopada 1940 r. w czasie, gdy wraz *Illustoriuos* szykował się do wykonania ataku na Tarent okazało się, że jednostka ma niesprawną instalację napędową. Powstałe w wyniku wcześniejszych nalotów włoskich samolotów drobne uszkodzenia spowodowały, że do instalacji paliwowej zaczęła się przedostawać woda i okręt był zmuszony do pozostania w porcie. Wcześniej jednak przekazał na pokład *Illustoriousa* pięć *Swodfishy* i osiem załóg. Naprawa jednostki potrwała do 16 listopada, kiedy

Ostatnie chwile lotniskowca HMS Eagle. Okręt po trafieniu czterema torpedami zatonął w ciągu ośmiu minut

to lotniskowiec wyszedł w morze osłaniając kolejny konwój zmierzający do Grecji. Od 23 listopada *Eagle* wraz z pancernikami *Malaya, Ramillies*, krążownikami *Berwick, Ajax, Sydney, Orion* oraz niszczycielami Force C, osłaniał konwoje (m.in. operacja MB9 i konwój MF-4). W grudniu jednostka przechodziła remont w Aleksandrii. Oba pokładowe dywizjony wyokrętowano do działań na lądzie. W połowie stycznia 1941 r. okręt przygotowywał się do wspólnego z *Illustrious* uderzenia na wyspy Dodekanezu (operacja MC6). Po uszkodzeniu *Illustorious* operację odwołano. Podobny los spotkał planowane ataki na Bengazi i wyspę Rodos. W styczniu i lutym na pokładzie okrętu bazowały cztery myśliwce typu *Fulmar* z wydzielonej eskadry 805. Dywizjonu. Spowodowało to wyokrętowanie czterech *Swordfishy*. 19 lutego na okręcie przeprowadzono próby kwalifikacyjne amerykańskiej produkcji myśliwca Brewster *Buffalo*. Zakończyły się one jednak niepowodzeniem. Później okręt wraz z pancernikami *Baham, Valiant* oraz 9 niszczycielami wszedł w skład Force A. W marcu powtórzono, tym razem z sukcesem próby kwalifikacyjne myśliwca *Buffalo*. W tym czasie dywizjony przeniesiono do Port Sudan, skąd atakowano włoską żeglugę. 3 kwietnia w rejonie Massawa zatopiono pięć włoskich niszczycieli (*Tigre, Pantera, Daniele Batisti, Daniele Manin* i *Nazario Saura*). 10 kwietnia lotniskowiec przeszedł przez Kanał Sueski i 19 kwietnia dotarł do Adenu, gdzie ponownie zaokrętowano samoloty. Pod koniec miesiąca wraz z krążownikiem *Cornwall* dotarł do Mombasy. W maju poszukiwał niemieckiego rajdera *Pingwin*, który ostatecznie zatopiony został przez krążownik *Cornwall* 8 maja. Później via Durban udał się do Capetown. Tam dołączył do pancernika *Nelson* i uczestniczył w poszukiwaniach kolejnego rajdera – *Atlantis*. 6 czerwca lotnictwo *Eagle* zatopiło niemiecki lamacz blokady *Elbe*, a 15 czerwca naprowadziło krążownik *Dunedin* na niemiecki zaopatrzeniowiec U-bootów – *Lothringen*. W lipcu *Eagle* wraz z krążownikiem *London, Dunedin* i krążownikiem pomocniczym *Alcantara* utworzył Grupę Poszukiwawczą Z (Hunting Group Z) operującą na Atlantyku Południowym. 20 września w hangarze wybuch pożar, szybko ugaszony przez system przeciwpożarowy, lecz zniszczeniu uległo większość samolotów. Sprawne pozostały tylko cztery *Swordfishe*. Następnego dnia na pokładzie okrętu rozbiła się łódź latająca typu *Walrus*. Lotnictwo uzupełniono częścią dywizjonu 804A. (4 *Fulmar II*).

W październiku okręt skierowano do Wielkiej Brytanii na remont. 11 października *Eagle* przybył do Gibraltaru, skąd wraz z lotniskowcem *Argus* i jednostkami eskorty udał się do Clyde. 30 października eskortowany przez polski niszczyciel *Burza* dotarł do stoczni Cammell Laird w Liverpool. Między 1 listopada 1941 r. a 9 stycznia 1942 r. *Eagle* przechodził remont połączony z kolejną modernizacją. W jej trakcie wymieniono kotły, zredukowano pojemność paliwa, a wygospodarowane w ten sposób miejsce spożytkowano na zwiększenie pojemności zbiorników paliwa lotniczego. Zmiany w uzbrojeniu ograniczyły się do zastąpienia mało efektywnych karabinów maszynowych 12,7 mm dwunastoma 20 mm działkami typu Oerlikon. 9 stycznia 1942 r. okręt opuścił Liverpool w eskorcie polskiego niszczyciela *Błyskawica* i udał się do Clyde. Tam zakończono prace wyposażeniowe i skierowano okręt na Morze Śródziemne, gdzie zastąpić miał lotniskowiec *Ark Royal*. 17 lutego wraz z *Argusem* wyszedł w morze w eskorcie konwoju WS-16 – na pokładzie były dywizjony po 9 *Swordfishy* 824. i 813. – tym razem wyposażony dodatkowo w 4 Hawker *Sea Hurricane Ib*. Od 23 lutego HMS *Eagle* wchodził w skład bazujących na Gibraltarze Force H. Już na początku marca wraz *Argusem* oraz jednostkami eskorty uczestniczył w operacji „Spotter" – dostarczenia na Maltę myśliwców *Spitfire*. 11 marca przeprowadzono na okręcie naprawę maszyn, lecz już dziesięć dni później *Eagle* wraz z *Argusem* uczestniczył w operacji „Picket II" – kolejnym przerzucie myśliwców na Maltę. Po powrocie 30 marca okręt musiał wejść do doku. Naprawa jednostki potrwała do końca kwietnia 1942 r.

Pomiędzy 8 a 10 maja wraz z amerykańskim lotniskowcem *Wasp* i jednostkami eskorty, w ramach operacji Bowery dostarczył kolejne samoloty na Maltę. 17 maja operację powtórzono, lecz tym razem *Eagle* towarzyszył *Argus* (operacja LB). 2-4 czerwca *Eagle* w eskorcie krążownika *Charybdis* i niszczycieli samotnie przerzucił myśliwce na Maltę (operacja „Style"). 8 czerwca zadanie powtórzono (operacja „Salient"). Pomiędzy 11 a 17 czerwca *Eagle* wraz z *Argusem* i innymi okrętami eskortował konwój z zaopatrzeniem dla Malty. Od 10 czerwca skład grupy lotniczej stanowiły dywizjony myśliwskie 801. (12 *Sea Hurricane Ib*), polowa 807. (4 *Fulmar*) i myśliwska część 813. (4 *Sea Hurricane Ib*). W połowie lipca w ramach operacji „Pinpoint" i „Insect" dwukrotnie dostarczył samoloty na Maltę.

11 sierpnia 1942 r. o 13:11 podczas operacji „Pedestal" – eskorty ważnego konwoju WS-21S z zaopatrzeniem dla Malty – okręt został storpedowany na południe od Majorki. *Eagle* otrzymał trafienie czterema torpedami wystrzelonymi przez niemiecki okręt podwodny *U-73*. Jego przestarzały system przeciwtorpedowy okazał się niewystarczający i okręt zatonął w ciągu zaledwie ośmiu minut od pierwszego trafienia. Z załogi liczącej 951 osób zginęło 160 oficerów i marynarzy.

813. dywizjon FAA

Powstał 18 stycznia 1937 r. w Gosport jako jednostka rozpoznawczo-obserwacyjno-torpedowa przeznaczona dla lotniskowca HMS *Eagle*. Stan dywizjonu wynosił dziewięć samolotów Fairey *Swordfish* I. Przez następne lata dywizjon związany był z macierzystym lotniskowcem, korzystając z baz lądowych w Hal Far (Morze Śródziemne) i Seletar (Malaje). Po wybuchu wojny jednostka operowała na Oceanie Indyjskim osłaniając żeglugę wykorzystując do tego bazę na Cejlonie. W marcu 1940 r. działała z Singapuru, natomiast od czerwca na Morzu Śródziemnym. W tym okresie wzmocniona została przez eskadrę czterech myśliwców *Sea Gladiator*. W ciągu najbliższych miesięcy zestrzeliły one dwa włoskie bombowce. W tym okresie *Swordfish* operujące z pokładu *Eagle* wykonywały uderzenia na włoskie bazy morskie

Samolot Fairey *Swordfish* I z 813. Dywizjonu FAA. Maszyny tego typu mogły operować zarówno z podwoziem kołowym jak i na pływakach.

i lądowe. W listopadzie 1940 r. cztery załogi z 813. Dywizjonu z pokładu lotniskowca *Illustorious* uczestniczyły w słynnym ataku na Tarent przyczyniając się do brytyjskiego sukcesu. W marcu 1941 r. wycofano klucz myśliwski, a jednostka wraz z bratnim 824. Dywizjonem przeszła do działań z bazy lądowej w Port Sudan. Prowadzono loty patrolowe nad morzem oraz wspierano wojska lądowe. W kwietniu załogi 813. Dywizjonu wykryły i uczestniczyły w zatopieniu w rejonie Massawa zespołu włoskich niszczycieli. Pod koniec maja w Capetown jednostka powrócila na pokład rodzimego lotniskowca. Od czerwca po przejściu do działań na Atlantyku prowadziła patrole morskie. Ich efektem było m.in. zatopienie niemieckiego łamacza blokady morskiej *Elbe* oraz wykrycie zaopatrzeniowca U-bootów – *Lothringen*. W październiku 1941 r. dywizjon powrócił do Wielkiej Brytanii na krótki odpoczynek, w trakcie którego wymieniono zużyte samoloty typu *Swordfish* I na nowe oraz przejęto dwa myśliwce *Sea Hurricane* Ib (w tym czasie *Eagle* przechodził remont połączony z modernizacją). W grudniu testowano w jednostce dwa myśliwce produkcji amerykańskiej Brewster *Buffalo*. W styczniu 1942 r. dywizjon powrócil do działań. Operował na Morzu Śródziemnym w oparciu o bazę na Gibraltarze oraz rodzimy lotniskowiec. *Eagle* uczestniczył bowiem w operacjach dostaw myśliwców *Spitfire* dla walczącej Malty i ilość zaokrętowanych *Swordfish* z 813. Dywizjonu na jego pokładzie zredukowana była do sześciu. Pozostałe maszyny wykonywały rutynowe patrole z baz w Gibraltarze. 11 sierpnia 1942 r., kiedy to Eagle został zatopiony *Swordfishe* 813. Dywizjonu pozostawały w Gibraltarze. W raz z okrętem utracono tylko cztery *Sea Hurricane'y*. 22 sierpnia ilość *Swordfish* w dywizjonie zwiększono do 12 i podjęto regularne patrole z Gibraltaru. Jednostka wspierała swymi działaniami operację desantową w Afryce Północnej, przenosząc się w jej trakcie do Algierii. W listopadzie otrzymała 12 nowych *Swordfish* II i dalej operowała z Afryki. W marcu 1943 r. część dywizjonu powróciła na Gibraltar, a w październiku 813. Dywizjon w całości odwołany został do Wielkiej Brytanii, gdzie 18 października został na krótko rozwiązany. Ponownie utworzony został w Donibristle 1 listopada 1943 r. Na stan dywizjonu przyjęto wówczas 9 *Swordfish* II. W marcu 1944 r. jednostka powiększyła się o trzy *Fulmary* w wersji nocnego myśliwca przekazane wraz z załogami przez szkolny 784. Dywizjon FAA. W kwietniu jednostka w całości zaokrętowała się na lotniskowiec eskortowy HMS *Campania*. Przez następne miesiące uczestniczyła w eskorcie zmierzających do ZSRR konwojów. W trakcie działań siły dywizjonu wzmocniła eskadra czterech *Martletów* V, stanowiący uprzednio eskadrę „F" 1832. Dywizjonu FAA. 30 września i 13 grudnia 1944 r. samoloty dywizjonu zatopiły dwa U-booty (U-921 i U-365). Ponadto myśliwce *Martlet* zgłosiły zestrzelenie czterech samolotów wroga. W styczniu 1944 r. 813. Dywizjon przeszedł do działańz baz lądowych, wykonując loty u wybrzeży Norwegii. W czerwcu 1944 r. jednostka otrzymała *Swordfish* III, z których część wyposażona została w pławy hydrolokacyjne. We wrześniu dotychczasowe *Martlety* V zostały zastąpione przez nowszą wersję Mk VI, a listopadzie ich ilość w jednostce zwiększono do ośmiu. W marcu 1945 r. wycofano z jednostki nocne *Fulmary* oraz wyposażono w pławy hydrolokacyjne wszystkie *Swordfish* III. W kwietniu 1945 r. na krótko dywizjon zaokrętowano na pokład lotniskowca eskortowego HMS *Vindex*. 15 maja 1945 r. jednostkę wyokrętowano i rozwiązano.

824. dywizjon FAA

Sformowany został 3 kwietnia 1933 r. w Gosport. Jednostka powstała w wyniku rozwinięcia dotychczasowej 460. eskadry. Początkowo uzbrojona została w 9 samolotów rozpoznawczo-obserwacyjnych Fairey IIIF. Po zaokrętowaniu na *Eagle*, jednostka udała się na Daleki Wschód. W Hong Kongu po wcieleniu 440. eskadry ilość samolotów zwiększyla się do 12. Jednak już 8 października 1934 r. zmieniono oznaczenie dywizjonu na 825.

Po raz kolejny 824. Dywizjon sformowano 8 października 1934 r. w Upavon. Na stanie dywizjonu początkowo znalazlo się 9 samolotów rozpoznawczo-obserwacyjnych typu *Seal*. Jednostka przydzielona została na lotniskowiec HMS *Hermes* i wraz z nim operowała na Morzu Śródziemnym i Dalekim Wschodzie. W styczniu 1937 r. 824. dywizjon przezbrojony został w 9 *Swordfish* I i wraz z 813. Dywizjonem zaokrętowany na *Eagle*. Do czasu wybuchu wojny, wraz z *Eagle* operował na Dalekim Wschodzie. Później osłaniał żeglugę na Oceanie Indyjskim i w maju 1940 r. przeszedł do działań na Morzu Śródziemnym. W nalocie na Tarent uczestniczyły dwie oddelegowane na HMS *Illustrious* załogi. Na początku 1941 r. na pokładzie *Eagle* pozostawała połowa dywizjonu, natomiast druga operowała z bazy lądowej w Dakheila.

Od marca dywizjon przeniósł się do Port Sudan i działał nad Morzem Czerwonym. Wraz z samolotami 813. Dywizjonu uczestniczył w akcji przeciw włoskim niszczycielom w rejonie Massawa, a później z pokładu *Eagle* operowała na Atlantyku. W okresie październik 1941-styczeń 1942 r. dywizjon wypoczywał w Wielkiej Brytanii. Później zaokrętowany został na lotniskowiec *Eagle* i uczestniczył w operacjach osłony konwojów zmierzających na Maltę. Jako że głównym zadaniem *Eagle* było dostarczanie myśliwców, była ograniczona, z tego powodu 824. Dywizjon na zmianę z 813. Dywizjonem operował z okrętu i bazy 511 sierpnia 1942 r., kiedy to *Eagle* został zatopiony wraz z okrętem na dno poszło większość samolotów dywizjonu. Pozostałe wcielono do bratniego 813. Dywizjonu uzupełniając jego stan.

Po raz trzeci 824. Dywizjon sformowano 22 sierpnia 1942 r. w Lee-on-Solent. Początkowo jednostka otrzymała sześć *Swordfish* I. Po przezbrojeniu w nowszą wersję *Swordfish* II otrzymala przydział na lotniskowiec warsztatowy HMS *Unicorn*. 824. Dywizjon z Unicorn operował od marca 1943 r. W czerwcu 1943 r. stan jednostki zwiększono do 9 *Swordfish* II i skierowano do działań z lądu. Załogi 824. Dywizjonu wykonywały loty w rejonie wybrzeży północnej Norwegii. W sierpniu na stan dywizjonu przyjęto 6 *Sea Hurricane* IIc. Od października 824. Dywizjon operował z pokładu lotniskowca eskortowego HMS *Striker*. Osłanial wówczas konwoje zmierzające na Gibraltar i przechodzące przez Atlantyk Północny. W maju 1944 r. przeniesiono do działań z baz lądowych i dotychczasowe myśliwce zastąpiono *Martletami* V, a ilość *Swordfish* zwiększono do 12.

W sierpniu jednostka otrzymała kolejne 4 *Martlety* i powróciła do służby na lotniskowcach.

22 sierpnia 1944 r. w trakcie eskorty konwoju zmierzającego do ZSRR myśliwce dywizjonu zestrzeliły łódź latającą BV 138, a jeden ze *Swordfish* wykonał nieudany atak na okręt podwodny. We wrześniu dywizjon powrócił do Wielkiej Brytanii i 16 października w Abbotsinch został rozwiązany.

Czwarty raz do życia powrócił 2 lipca 1945 r. w Katukurunda na Cejlonie. Sformowano go jako jednostkę rozpoznawczo-bombowo-torpedową wyposażoną w 12 Fairey *Barracuda* II. Dziesięć samolotów jednostki pozyskano z 812. Dywizjonu. 824. Dywizjon miał wchodzić w skład 17. Grupy Powietrznej przeznaczonej dla jednego z lotniskowców lekkich typu *Colossus*.

Jednak do czasu zakończenia wojny dywizjon nie osiągnął gotowości bojowej. Po wojnie na pokładzie lotniskowca eskortowego HMS Activity dotarł na wyspy macierzyste, gdzie w Ayr przezbrojono go w 12 *Firefly* FR.I. 4 stycznia 1946 r. w Burscough został rozwiązany. ■

Źródła fotografii: zbiory autorów.

OPERACJA „MO"
4. FLOTA PRZECIW POTĘDZE US NAVY

Bitwa na Morzu Koralowym przeszła do historii jako pierwsze starcie na morzu, w którym floty przeciwników walczyły wykorzystując jedynie posiadane lotnictwo pokładowe. W ciągu kilku godzin, nie widząc się nawzajem, przeciwnicy wyprowadzili równoległe ciosy. Trafiony bombami i torpedami lotniskowiec *Lexington* został dobity, uszkodzony bombami *Yorktown*, uchodził z pola bitwy ratując pozostałości obu grup lotniczych. W tym czasie na japońskim lotniskowcu *Shokaku* gaszono pożary po trafieniach amerykańskich bombowców nurkujących. Kilkadziesiąt godzin później operacja „MO" została odwołana, Port Moresby zostało uratowane, dalszy pochód Cesarstwa Japońskiego na południe zatrzymany. Strona amerykańska ostatecznie ogłosiła wielkie zwycięstwo strategiczne, kosztem znacznych strat. Takie stanowisko przedstawiano praktycznie we wszystkich powojennych relacjach. Dziś, z perspektywy kilkudziesięciu lat, możemy spróbować przedstawić faktyczną ocenę działań obu stron, ze szczególnych uwzględnieniem US Navy, która w udostępnionych dziś dokumentach jawi się jako ... strona atakująca.

RADOSŁAW OPALIŃSKI

Środkowy Pacyfik w planach Cesarstwa Japońskiego

Wybuch konfliktu ze Stanami Zjednoczonymi zmusił Sztab Połączonej Floty do korekty planów wykorzystania posiadanych sił morskich. Gros sił lekkich, a więc niszczycieli, krążowników oraz pancerników typu *Kongo* skierowano do osłony operacji inwazyjnych na południu. Plan decydującej bitwy, do której szykowano się przez dwie dekady, uległ modyfikacji, a faktycznie stał się nieaktualny. Japonia przez dwadzieścia lat przygotowywała się do odparcia uderzenia wroga. Trwałe wyłączenie z linii 5 z 9-12 okrętów liniowych Floty Pacyfiku, było jednoznaczne z wyeliminowaniem zagrożenia ze strony amerykańskiej Battleline, najliczniejszego zespołu pancerników na świecie. W nowej sytuacji strona japońska posiadła inicjatywę, choć de facto początkowe działania ofensywne Floty i Armii Cesarstwa skierowano ku strategicznym celom, posiadłościom zamorskim Holandii i Wielkiej Brytanii. Zakładając sukces operacji hawajskiej uznano, że US Navy nie będzie w stanie poważnie zagrozić posiadłościom japońskim na środkowym Pacyfiku. 4. Flota wiceadm. Inouye, której operacyjnie podlegał ten obszar na początku wojny pozbawiona była wartościowych jednostek. W bazach japońskich na Wyspach Marianach, Karolinach oraz Marshalla na środkowym Pacyfiku stacjonowało wówczas (główne formacje):

- 24. Flotylla Powietrzna: 36 bombowców G3M2, 36 myśliwców A5M4, 24 łodzie latające H6K4, 42 wodnosamoloty (w tym 16 najnowszych E13A1);
- 6. Dywizjon Krążowników typu A (4 najstarsze okręty typu *Aoba*/*Furutaka*, 8500 ts, 6x 203 mm);
- 18. Dywizjon Krążowników typu B (3 okręty typu *Tenryu*/*Yubari*, 4300 ts, 4-6x 140 mm);
- dywizjony niszczycieli (najstarsze jednostki typu *Mutsuki*, *Kamikaze*);
- flotylle oceanicznych okrętów podwodnych;
- Oddział Wydzielony Mórz Południowych, 144. pułk piechoty wzmocniony oddziałami piechoty morskiej, ok. 5000 żołnierzy.

Porównując wielkość sił skierowanych do zajęcia celów strategicznych na południu, przedstawione powyżej stanowiły odpowiednio w przybliżeniu ok. 1/30 tonażu floty, 1/6 sił lotnictwa morskiego oraz ok. 1/25 sił lądowych armii. Były to siły niewystarczające do odparcia jakiejkolwiek zorganizowanej ofensywy amerykańskiej. Kolejne tygodnie wojny na środkowym Pacyfiku pokazały jednak coś odwrotnego – to Japończycy nacierali. Inwazje na Atole Guam i Wake, Archipelag Gilberta przebiegły stosunkowo łatwo. Do ostatecznego złamania oporu skierowano dodatkowo 2. Dywizjon Lotniskowców (*Sōryu*, *Hiryu*). Zdobycie baz na Nowej Brytanii i Nowej Irlandii w styczniu 1942 r. wymagało już poważnego wsparcia lotniczego, którego udzielił Ze-

W bitwie na Morzu Koralowym po raz pierwszy obie strony konfliktu nie widząc się wzajemnie wyprowadziły równoległe silne uderzenia lotnicze, które zadecydowały o losach bitwy. US Navy poniosła dotkliwą stratę w postaci zatopienia lotniskowca USS *Lexington*.

spół Lotniskowców Uderzeniowych (Kido Butai) podzielone na dywizjony: 1. (lotniskowce *Akagi*, *Kaga*) i 5. (*Shokaku*, *Zuikaku*) pod dowództwem wiceadm. Nagumo.

Po zakończeniu pierwszego etapu operacji dowódca 4. Floty, rozpoczął planowanie kolejnych działań. Najbliższym celem stały się bazy australijskie na wybrzeżu Nowej Gwinei. Warto w tym momencie zwrócić uwagę, że opanowując coraz to szersze obszary, malały skromne siły, zwłaszcza lotnictwa 24. Flotylli. Grupa Powietrzna *Chitose* (36 G3M2, 18 A5M4) została rozśrodkowana w bazach lotniczych na Wake i Archipelagu Wysp Marshalla. 14 lutego do Rabaulu przerzucono nową jednostkę, 4. Grupę Powietrzną, dysponującą 18 bombowcami G4M1, 3 myśliwcami A6M2 i kilkoma starszymi A5M4. Były to jednak nadal siły dalece niewystarczające do prowadzenia poważnych działań ofensywnych. Operacje zespołów lotniskowców US Navy, w dniach 2 lutego (jednoczesne uderzenie na Wyspy Marshalla i Gilberta) i 20 lutego (próba ataku na Rabaul) udowodniły, że obie grupy powietrzne, nie były w stanie zadać poważnych strat okrętom amerykańskim. Mimo licznych, dywersyjnych akcji zespołów lotniskowców US Navy na środkowym Pacyfiku, 4. Flota nie otrzymała znaczących wzmocnień. Przekazany do dyspozycji 2 lutego, nowy lotniskowiec *Shoho* nie posiadał własnej grupy lotniczej, będąc początkowo wykorzystywany do transportu samolotów.

Zaledwie dwa tygodnie po próbie uderzenia zespołu operacyjnego Task Force 11 (wiceadm. Brown, lotniskowiec *Lexington*) na Rabaul, kolejne cele 4. Floty na wybrzeżu Nowej Gwinei, Lae i Salamua zostały zdobyte (8 marca). Reakcja przeciwnika była natychmiastowa. Wg danych wywiadu japońskiego, w dniu 10 marca połączone siły lotnicze z Port Moresby i „jednego lotniskowca amerykańskiego, prawdopodobnie *Saratogi*" dokonały zmasowanego uderzenia na statki i okręty zespołu desantowego. Szok, zaskoczenie, ale przede wszystkim ogrom strat wśród jednostek transportowych (zatopione lub uszkodzone zostało 13 z 18 użytych) spowodowały opóźnienie kolejnych operacji inwazyjnych (w rzeczywistości w akcji wzięły udział dwa amerykańskie lotniskowce *Lexington* i *Yorktown*). Z tego powodu zajęcie Port Moresby i Tulagi miało nastąpić dopiero pod koniec maja.

Przez ponad 20 lat Cesarska Flota szykowała się do odparcia uderzenia amerykańskiej Battleline w jednej decydującej bitwie. Nalot na Pearl Harbor zmienił stosunek sił w okrętach liniowych umożliwiając operacje desantowe.

Trzy miesiące po rozpoczęciu konfliktu stało się jasne, że prowadzenie ograniczonej ofensywy na Pacyfiku wymagać będzie wsparcia ze strony Połączonej Floty, realizującej wówczas operacje na południu i planującej rajd na Ocean Indyjski. Już 13 marca wiceadm. Inouye uzyskał zapewnienie, że do wsparcia kolejnych operacji inwazyjnych otrzyma pełny dywizjon lotniskowców. W wyniku narady w dniu 4 kwietnia, ustalono dalszą rozbudowę potencjału lotnictwa morskiego w Rabaul o kolejne jednostki, wyposażone w najnowsze wówczas modele samolotów. Lecz co chyba ważniejsze, największy japoński lotniskowiec *Kaga*, po naprawie uszkodzonego na skałach kadłuba, mógł zostać czasowo przerzucony do Truk i wraz z lotniskowcem *Shoho* miał stworzyć zespół lotniskowców do wsparcia kolejnej operacji 4. Floty. Dodatkowo, do eskorty planowano przerzucić 6 krążowników ciężkich oraz dwa dywizjony niszczycieli. Warunkiem uzyskania pomocy było zrealizowanie operacji w określonym przedziale czasu, między 20 kwietnia a 10 maja 1942 r. Termin nieprzypadkowy, bowiem na początku kwietnia ustalono atol Midway jako cel przyszłej kampanii, obszar przewidywanej generalnej bitwy. Do końca maja planowano skoncentrować do tej operacji wszystkie posiadane siły, w tym również lotniskowce *Kaga* i *Shoho*.

Wiceadmirał Inouye skoncentrował wszelkie wysiłki na przyspieszeniu przygotowań do operacji. 1 kwietnia rozpoczęto w Rabaul organizację 25. Flotylli Powietrznej obejmującej 4 grupy powietrzne (2 bombowe, 1 myśliwską oraz 1 rozpoznawczą). Jednak w dniu 1 maja siły lotnictwa morskiego dysponowały 95 maszynami (24 A6M2, 55 G4M1, 16 H6K4), z czego jedynie 73 były sprawne. Równocześnie gen.

Lotniskowiec lekki *Shoho* tuż po ukończeniu przebudowy z jednostki pomocniczej – 20 grudnia 1941 r. Okręt został pierwszą z wielu jednostką tej klasy utraconą przez Cesarską Flotę. Początkowo wraz z lotniskowcem Kaga miał wspierać desant na Port Moresby.

Chester William Nimitz (1885-1966) – admirał dowódca Floty Pacyfiku.

Horii, dowódca Oddziału Wydzielonego Mórz Południowych, będąc naocznym świadkiem katastrofy z 10 marca, wyraził sprzeciw wobec braku jakiejkolwiek osłony powietrznej zespołu inwazyjnego. Inouye nie miał wyboru i musiał zaakceptować przesunięcie lotniskowca lekkiego *Shoho* do bezpośredniej osłony konwoju. Pozostawał więc samotny *Kaga*. 10 kwietnia dowódca Połączonej Floty, adm. Yamamoto osobiście podjął decyzję o skierowaniu do dyspozycji 4. Floty pełnego 5. Dywizjonu z najnowszymi lotniskowcami typu *Shokaku*. Operacja „MO" miała być kolejną operacją inwazyjną, gdzie planowany udział lotniskowców ograniczał się do osłony i wsparcia inwazji. Zakładano podobny scenariusz, jak w przypadku inwazji na Wake, Rabaul czy Kavieng. Ewentualne spotkanie z „pojedynczym lotniskowcem amerykańskim" uznano za mało prawdopodobne. Wg wiedzy japońskiego wywiadu *Hornet* i *Enterprise* uczestniczyły w rajdzie na Tokio, a tym jedynym, prawdopodobnym przeciwnikiem miała być *Saratoga*. Doświadczenia bojowe z ostatnich pięciu miesięcy kampanii wskazywały na niewystarczające wyszkolenie lotników 5. Dywizjonu Lotniskowców. Grupy lotnicze *Shokaku* i *Zuikaku* wymagały praktycznego treningu przed planowaną w niedalekiej przyszłości bitwą generalną. Z kolei, dwuetapowa taktyka operacji lotniczych japońskich lotniskowców wymuszała uczestnictwo minimum pary lotniskowców floty. Samotny *Kaga* nie spełniał tego warunku. Ostateczny skład Zespołu Uderzeniowego „MO" obejmował ponadto dwa krążowniki ciężkie 5. Dywizjonu oraz sześć niszczycieli.

23 kwietnia plan operacji był gotowy. Rozkaz nr 13 przewidywał następującą kolejność operacji:

- 3 maja – zajęcie Tulagi i założenie bazy wodnosamolotów;
- 3 maja – założenie wodnosamolotów w Deboyne w archipelagu Luizjadów;
- 7-9 maja – uderzenie lotnictwa pokładowego na bazy wojskowe Townsville, Cooktown w Australii oraz Port Moresby;
- 10 maja – inwazja Port Moresby;
- 15 maja – operacja „RY", inwazja wysp Ocean i Nauru, przy wparciu zespołów uczestniczących w operacji „MO".

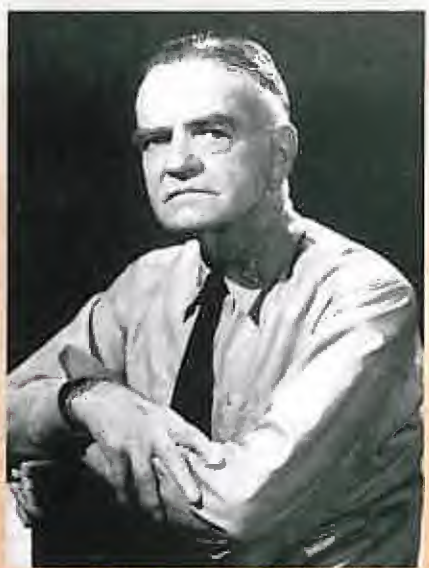
Kolejne operacje inwazyjne miały odbywać się przy wsparciu Zespołu Uderzeniowego „MO". Patrząc na chronologię działań oraz przewidywane trasy zespołów operacyjnych 4. Floty można zauważyć chęć ukrycia obecności zespołu lotniskowców japońskich w operacji. Plan obejścia łańcucha Salomonów zapewniał osłonę inwazji na Tulagi, ale umożliwiał również skryte podejście pod wybrzeże australijskie i zaskakujące uderzenie na wyznaczone bazy lotnicze. W przypadku wykrycia zespołów okrętów przeciwnika, lotniskowce miały użyć lotnictwa pokładowego, umożliwiając Zespołowi Inwazyjnemu dotarcie do wybrzeży Nowej Gwinei. Po wsparciu i osłonie inwazji Port Moresby, większość sił skierowano by na północ dla osłony operacji „RY".

Pozostawiając niewielkie siły do dyspozycji 4. Floty nie planowano nieustępliwego „pochodu na południe". Środkowy Pacyfik, przy głównym strategicznym, południowym kierunku, był dla Połączonej Floty teatrem drugoplanowym. Zdobyte bazy morskie były jedynie punktami na mapie, dla przykładu na Atolu Tarawa stacjonowało wiosną 1942 r. ... 30 żołnierzy piechoty morskiej. Cztery krążowniki, kilkadziesiąt przestarzałych samolotów oraz wzmocniony pułk piechoty, posiadając tak małe siły wiceadm. Inouye osiągnął jednak bardzo dużo. Te sukcesy wcale nie przybliżały Japonii do finału. Co więc było celem głównodowodzącego Połączonej Floty po zrealizowaniu wszystkich celów strategicznych I Etapu? Isoroku Yamamoto zdawał sobie sprawę z tymczasowej przewagi wynikającej z zastosowania nowej doktryny wojennej, ale także z ograniczonego potencjału morskiego jakim dysponował. Nie posiadając znacznych sił lądowych nie można było realizować kolejnych operacji desantowych. Rozstrzygnięcie, było możliwe jedynie na morzu i to jak najszybciej. Kierując się zasadą koncentracji sił, dążył do jednej, generalnej bitwy, stąd opierał się wykorzystaniu lotniskowców do wsparcia lokalnych operacji inwazyjnych. W ciągu pięciu miesięcy wojny okazało się, że cele wojenne osiągnięto bez udziału dotychczas najważniejszych, okrętów liniowych. Ciężar prowadzenia wojny spoczywał na siłach lekkich floty, a więc sześciu lotniskowcach floty, kilkunastu szybkich pancernikach i krążownikach oraz dywizjonach niszczycieli. Nie oznaczało to jednak zmiany w sposobie prowadzenia przyszłej bitwy. Pancernik jeszcze przez dwa lata, mimo późniejszych bolesnych doświadczeń, pozostawał najważniejszą klasą okrętów. Na początku kwietnia miejsce i czas generalnego starcia były już znane. Nie był to jednak basen Morza Koralowego.

Frank Jack Fletcher (1885-1973) kontradmirał dowódca zespołu operacyjnego TF 17.

US Navy pod nowym dowódcą, cele i zadania

Pierwszy dzień wojny zredukował pancerną pięść Floty Pacyfiku z 12 do 7 drednotów. Wynik ewentualnego starcia z 7 japońskimi liniowcami nie dawał już pewności wygranej. Katastrofa na Hawajach, szczęśliwie ominęła wszystkie 4 lotniskowce, z których *Yorktown*, wraz z 3 pancernikami typu *New Mexico*, czasowo przesunięto na Atlantyk, *Saratoga* poddawano przeglądowi w Bremerton. Pozostałe dwa – *Lexington* i *Enterprise* wykonywały zadania przerzutu samolotów piechoty morskiej



William Frederick „Bull" Halsey, Jr. (1882-1959) wiceadmirał, dowódca zespołu TF 16.

do baz na Midway i Wake. Morale załóg okrętów było niskie, przebieg grudniowej operacji wsparcia obrońców Wake jeszcze je pogorszyło. Wydawało się, że sytuacja stała się beznadziejna, Guam padł 10 grudnia 1941 r., Filipiny zostały pozostawione własnemu losowi. Aby móc zahamować ofensywę japońską na południu należało silnie uderzyć wg przedwojennego planu „Rainbow WPL-46". Zabrakło determinacji, lecz i cele przedstawione nowemu dowódcy Floty Pacyfiku adm. Chesterowi Nimitzowi nie były tak wymagające. Amerykanie przechodzili do defensywy. Plan minimum zakładał utrzymanie bariery Midway-Johnston-Palmyra-Hawaje oraz komunikacji morskiej z Australią. Amerykanie musieli działać w nowej sytuacji, w której tymczasowo słabsza US Navy miała działać defensywnie, pozbawiona inicjatywy. Dotychczas, a więc od początku XX w. wszelkie plany przedstawiały jedynie ofensywne warianty starcia Floty Pacyfiku z Połączoną Flotą. Z nowym rokiem rozpoczęto realizację zadań. Dla zapewnienia bezpieczeństwa rejonu Hawajów zdecydowano się utrzymywać stale, co najmniej 1/3 siły lotniskowców w tym rejonie. Wzmacniano kontyngenty piechoty morskiej na wyspach środkowego Pacyfiku oraz przerzucano dywizjony samolotów patrolowych. Kolejnym zadaniem stało się zabezpieczenie łączności z Australią.

Kontradmirał Frank Fletcher, mianowany dowódcą TF 17 z lotniskowcem *Yorktown* w składzie, otrzymał zadanie osłony konwoju, którego celem były amerykańskie wyspy Samoa na południowo-wschodnim Pacyfiku. Do natychmiastowej dyspozycji były jednostki piechoty morskiej, 8. pułk oraz 2. samodzielny batalion. 6 stycznia siły TF 17 opuściły zachodnie wybrzeże. Warto przy okazji zwrócić uwagę, że tworzenie lub wzmacnianie defensywnych garnizonów wysp odbywało się kosztem jednostek lądowych Piechoty Morskiej, które przez lata przygotowywano do operacji inwazyjnych. Redukowano tym samym potencjalne możliwości jakichkolwiek operacji lądowych w pierwszych miesiącach konfliktu.

USA przejmuje odpowiedzialność za Australię, Nową Zelandię i nie tylko ...

Katastrofa sił ABDA (połączone siły amerykańskie, australijskie, brytyjskie i holenderskie), upadek Singapuru, bliski finał na Filipinach, obraz przegranej aliantów na wszystkich frontach uzmysłowił grozę sytuacji. Jedynym obszarem do obrony pozostawała Australia, państwo pozbawione praktycznie regularnego wojska, większość dywizji walczyła, bowiem na frontach Bliskiego Wschodu. Australijski premier John Curtin poprosił o pomoc. 15 lutego Prezydent Roosevelt zdecydował o natychmiastowym przerzuceniu 27 000 żołnierzy (głównie 41. Dywizja Piechoty), a już 5 marca kolejne

Lotniskowiec USS Lexington duma przedwojennej US NAVY. Utrata lotniskowca w bitwie na Morzu Koralowym była szokiem dla amerykańskiego społeczeństwa. Zdjęcie wykonano 14 października 1941 r. Na pokładzie myśliwce F2A-1, bombowce nurkujące SBD oraz samoloty torpedowe TBD-1.

dwie skierowano na południe 32. (do Australii) i 37. (Nowa Zelandia). Jednocześnie realizowano rozbudowę „silnych punktów na południu", w szczególności Samoa, Fiji, Noumea, Tongatabu oraz Efate. Admirał King, głównodowodzący amerykańskiej floty trafnie podsumował planowane działania określając jego aktualne zadania jako, „utrzymać Hawaje, wesprzeć Australię, uderzyć na północ od Nowych Hebrydów". Amerykańska machina powinna była niedługo ruszyć, potrzebna była jeszcze lokalizacja głównej, tymczasowej bazy floty.

Na początku lutego, jedyną wartościową siłą na południu pozostawał TF 17. Tworząc nowy obszar morski ANZAC, obejmujący wody między wybrzeżem Australii na zachodzie a Fiji i Tonga na wschodzie stworzono lokalny zespół okrętów nawodnych, do których US Navy skierowała jeden ciężki, jeden krążownik lekki oraz dwa niszczyciele. Łącznie z dwoma krążownikami australijskimi, późniejszy TF 44, był jedynym stałym zespołem na południowym Pacyfiku. Dane wywiadu wskazywały, że są to siły dalece niewystarczające. Już 5 lutego w raportach wywiadu amerykańskiego można odnaleźć pierwszą informację o planowanych operacjach inwazyjnych skierowanych przeciw Nowej Kaledonii i Nowym Hebrydom. Wraz ze skierowaniem TF 17 do Pearl Harbor, na południowy Pacyfik przerzucono Zespół TF 11 z lotniskowcem *Lexington*. Wiceadmirał Brown otrzymał kolejne zadanie, udaremniony atak na bazę japońską w Rabaul. Wycofując się, 24 lutego w raporcie zasugerował potrzebę ponownego uderzenia i użycia tym razem dwóch okrętów. Nimitz zaakceptował propozycję i zdecydował się skoncentrować 2/3 posiadanych lotniskowców na południu. Zatrzymując Halseya na centralnym Pacyfiku, Fletcher miał natychmiast dołączyć do Browna i na początku marca uderzyć na Rabaul i Gasmata, największe bazy nieprzyjaciela na Nowej Brytanii. Wiadomość o lądowaniu Japończyków na Lae i Salamua zaskoczyła wszystkich. Wywiad USA wykrył, co prawda koncentrację okrętów w Rabaul, ale cel pozostawał nieznany.

10 marca 1942 r. to historyczna data, pierwszy raz w tej wojnie Amerykanie wyprowadzili skoncentrowane uderzenie z dwóch lotniskowców, skoordynowane dodatkowo

Drugi z bohaterów bitwy na Morzu Koralowym – USS Yorktown wpływa do Pearl Harbor. Pomimo uszkodzeń lotniskowiec ocalał. Los okrętu dokonał się miesiąc później – w bitwie o Midway

Lotniskowiec Shokaku był najnowocześniejszą jednostką tej klasy w Cesarskiej Flocie. Stanowił znakomite połączenie potencjału ofensywnego z ochroną samej jednostki.

z akcją armijnych B-17, startujących z Australii. 104 samoloty pokładowe dokonały dzieła zniszczenia. W pobitewnych raportach zgłoszono zatopienie 5 transportowców, 2 ciężkich, 1 krążownika lekkiego i niszczyciela, uszkodzenie pozostałych statków, za cenę straty zaledwie kilku maszyn.

Marzec 1942 r. wykorzystano na wzmacnianie sieci alianckich garnizonów. Nie posiadając bazy floty na południu, pod koniec miesiąca TF 11 Browna ponownie odszedł do Pearl Harbor redukując potencjał ofensywny aliantów do samotnego *Yorktown* z ok. 70 samolotami na pokładzie. Dane wywiadu nie wskazywały na jakiekolwiek sygnały aktywności floty japońskiej w basenie Morza Koralowego, aż do 5 kwietnia.

Japoński „walec" nadchodzi

Tego dnia Połączona Flota zaakceptowała użycie lotniskowca *Kaga* w operacjach Oddziału Wydzielonego Mórz Południowych. Kilka dni później w dzienniku wojennym Oddział Wywiadu Marynarki USA na Hawajach można było odczytać „*Kaga*, dotychczas przebywający w stoczni w Sasebo, ma osiągnąć rejon Nowej Brytanii pod koniec kwietnia". Był to poważny sygnał, że na południowym Pacyfiku Japończycy przygotowują kolejny ruch, obecność lotniskowca sugerowała również wagę przyszłej operacji.

Praktycznie od początku konfliktu amerykańskie komórki wywiadowcze odczytywały depesze cesarskiej floty. Głównym celem dekryptażu stały się korespondencje między dowódcami wysokiego szczebla. Sekcje „Hypo" w Pearl, „Belconnen" w Melbourne i „Cast" na Corregidorze analizowały setki rejestrowanych transmisji, z czego na początku wojny odczytywano ok. 15%. Mimo początkowo niskiego wskaźnika odkryto i przyporządkowano określonym dowództwom i grupom okrętów określone, niezmienne znaki. W ten sposób niemal na bieżąco można było obserwować ruchy cesarskiej floty. Dowódca Floty Pacyfiku, adm. Nimitz mógł, więc wpatrywać się w wielką mapę Pacyfiku, z rozmieszczonymi „pionkami w kolorze pomarańczowym". Pionki niebieskie, mniej liczebne, pozostawały w „zasięgu ręki głównodowodzącego" umożliwiając natychmiastową, dynamiczną reakcję na ewentualne ruchy przeciwnika.

10 kwietnia zespół „Hypo" pod dowództwem kmdr. Rocheforta zidentyfikował kolejny lotniskowiec. Najnowsza jednostka japońskiej floty, *Ryukaku* bliźniaczy okręt typu *Shokaku* (wg danych wywiadu, 15000 ts, 30+ w., 63 sam.), miał dysponować porównywalną do *Kaga* grupą lotniczą (w rzeczywistości jednostka tego typu nieistniała). Amerykanie posiadali wiedzę na temat potencjału Zespołu Uderzeniowego. Pięć dni później Sekcja Wywiadu w Waszyngtonie przeanalizowała korespondencję między dowództwem 4. Floty a 5. Dywizjonem Lotniskowców. Zdaniem kryptologów „5. Dywizjon dotrze do Formozy 18 kwietnia, po dziesięciu dniach zostanie przerzucony do Truk". Siły inwazyjne oceniano na ok. 20 000 żołnierzy, osłanianie przez jeden, lecz najprawdopodobniej parę pancerników. Skoncentrowanie pięciu lotniskowców (w kolejnych depeszach odkryto obecność lotniskowca pomocniczego *Kasuga Maru Taiyo*) było jasnym sygnałem, że Japończycy szykowali się do wielkiej operacji na południu. Intensyfikacja nalotów na Port Moresby wskazywała na cel najbliższy, choć może nie jedyny. Analizując siły zaangażowane do nowej ofensywy (zwłaszcza brak 4 najlepszych lotniskowców), planiści amerykańscy uznali, że przyszła operacja Cesarskiej Floty będzie realizowana w kilku etapach. Po zrealizowaniu I Etapu operacji (zajęcie wybrzeża Nowej Gwinei i łańcucha Salomonów), główne siły Połączonej Floty, dotychczas w odwodzie, zapewnią sukces kolejnej operacji, skierowanej przeciwko Fiji, Samoa czy Tonga. Taki scenariusz wymuszał potraktowanie teatru południowo-zachodniego obszaru Pacyfiku jako głównego pola przyszłej kampanii. Koncentracja Floty Pacyfiku na południowym Pacyfiku stała się faktem. Analizując charakter przyszłego starcia adm. Nimitz zdecydował się nie korzystać z posiadanych okrętów pancernych. Uznano, że w rzeczywistych warunkach bitwy strona defensywna, słabsza winna móc reagować dynamicznie na rozwój starcia. Amerykańskie wolne drednoty nie były jednak projektowane do manewru czy uniku, gdyż kilkanaście najlepiej uzbrojonych ukrętów nie miało przez lata godnego przeciwnika. Pół roku po ataku na Pearl Harbor, Nimitz uznał Battleline, liczącą pod koniec kwietnia siedem starych okrętów liniowych, jako nieprzydatną za-

Tabela nr 1. Japońskie lotniskowce wg danych wywiadu amerykańskiego. Kwiecień 1942 r.

Nazwa	Rok wejścia do służby	Wyporność (t)	Prędkość (w)	Ilość samolotów (VF, VB, VT)	Dane rzeczywiste	Uwagi
1 Hosho	1922	7 500	26	36 [12, 12, 12]	8	
2 Akagi	1927	26 900	28.5	63 [21, 21, 21]	54-63	
3 Kaga	1928	26 900	24	72 [21, 21, 30]	63-72	
4 Ryujo	1933	7 100	25	32 [16, 16]	30-36	
5 Soryu	1937	10 050	30	63 [21, 21, 21]	54-63	
6 Hiryu	1938	10 050	30	63 [21, 21, 21]	54-63	
7 Shokaku	1941	15 000	30	63 [21, 21, 21]	63-72	
8 Zuikaku	1941	15 000	30	63 [21, 21, 21]	63-72	
9 Koryu	1941	10 050	30	63 [21, 21, 21]	–	Brak odpowiednika
10 Kasuga Maru	1941	22 500	23	45 [12, 21, 12]	45-51	Junyo
11 Nitta Maru	1941	22 500	23	45 [12, 21, 12]	45-51	Hiyo

Uwagi: [VF – myśliwce, VB – bombowce, VS – rozpoznawczo-bombowe, VT – torpedowe]

równo do działań samodzielnych jak i do wsparcia zespołów lotniskowców. Równie ważną kwestią był brak tymczasowej bazy floty oraz ograniczona ilość zbiornikowców i niszczycieli do zabezpieczenia operacji morskich. Ostatecznie TF 1 (numer przyporządkowany Battleline), operującą w bliskości Wysp Bożego Narodzenia przesunięto do San Francisco, uznając odsłonięte Hawaje za zbyt niebezpieczne.

W połowie kwietnia Flota Pacyfiku dysponowała w linii 4 lotniskowcami, z których najnowsze *Enterprise* i *Hornet* uczestniczyły w rajdzie przeciw Tokio, daleko na północy od newralgicznego rejonu. Do pozostającego na południu *Yorktowna* dołączyłby *Lexington* (TF 11 pod nowym dowództwem kontradm. Fitcha). Zakładając pozostawienie jednego lotniskowca do osłony Hawajów, TF 16 wiceadm. Halseya, przedwojennego dowódcę lotniskowców Floty Pacyfiku, miał być niezwłocznie skierowany na południe. Najstarszy stopniem miał jednocześnie objąć dowództwo nad grupą trzech zespołów, każdy z lotniskowcem w składzie. Wobec braku jakichkolwiek przesłanek odnośnie zagrożenia Hawajów, ostatecznie na południe skierowano wszystkie posiadane lotniskowce US Navy, dysponujące w sumie ok. 300 samolotami pokładowymi. Jedynym problemem pozostawał czas, a właściwie moment rozpoczęcia japońskiej inwazji. Halsey mógł dotrzeć dopiero ok. 12-14 maja, pozostawiając obronę Morza Koralowego dwóm lotniskowcom pod dowództwem kontradm. Fletchera.

Dla wsparcia działań głównych zespołów floty, do rejonów wokół Truk i Rabaul pośpiesznie przerzucano w sumie osiem okrętów podwodnych. Zdecydowano się podwoić do 12 ilość *Catalin* operujących z nieznanej stronie japońskiej, bazy w Noumea na Nowej Kaledonii. Tajemniczym epizodem przygotowań do przyszłej bitwy był plan wysłania pojedynczego krążownika pod wybrzeże Kamczatki. Korsarski charakter operacji miał odwrócić uwagę od koncentracji US Navy na południu. Dodatkowo, zamierzano wysyłać charakterystyczne depesze radiowe, sugerujące obecność

Bombowce nurkujące Douglas SBD *Dauntless*, w od różnieniu od Cesarskiej Floty, która stawiała na pokładowe samoloty bombowo-torpedowe, były główną siłą uderzeniową lotniskowców US Navy. Jak pokazały nieodległe wydarzenia był to o wiele lepszy wybór.

lotniskowca w zespole. Krążownik lekki *Nashville*, opuścił Pearl Harbor 2 maja, a kilka dni później wszedł na skały, próbując podejść do atolu Midway. Operacja dywersyjna została ostatecznie odwołana.

Dwa lotniskowce przeciw czterem japońskim w pierwszym etapie operacji, 4 przeciw 6-8 w drugim? Czy taki stosunek sił gwarantował sukces? Czy Flota Pacyfiku byłaby w stanie wygrać starcie z Połączoną Flotą. 22 kwietnia 1942 r. Nimitz ostatecznie zdecydował się „podjąć kalkulowane ryzyko" i przygotować do generalnego starcia. Na czym opierał swoją decyzję? Przede wszystkim, analizując obszar przyszłej operacji, założył podział sił przeciwnika na mniejsze zespoły realizujące oddzielne zadania. Zakładał zaskakujący atak na lokalnie słabsze siły cesarskie. Ponadto lotniskowce US Navy posiadały o ok. 20-25 % liczniejsze grupy pokładowe, co wyrównywało potencjał ofensywny stron.

Plany Nimitza nie wynikały z desperacji, były raczej wynikiem spokojnej analizy sytuacji. Będąc liczebnie słabszym, głównodowodzący był pewny wygranej. Flota Pacyfiku przez 6 miesięcy zdołała wypracować nową doktrynę. Lotniskowiec stał się najważniejszą klasą okrętów. Mimo to nadal utrzymywano przedwojenną organizację niezależnych zespołów operacyjnych, z jednym lotniskowcem w każdym, sugerując jedynie parowe użycie zespołów w przyszłych operacjach. Aby przejąć inicjatywę Nimitz chciał w przyszłej bitwie zatopić bądź uszkodzić jak najwięcej okrętów. Decyzja o koncentracji wszystkich posiadanych lotniskowców, 11 krążowników i kil-

Lotniskowiec *Zuikaku*, jednostka bliźniacza do *Shokaku*, tworzył wraz z nim 5. Dywizjon Lotniskowców. Obie jednostki oddane do służby w 1941 r. dysponowały najmniej doświadczonym personelem lotniczym i Operacja „MO" miała stanowić przygotowanie przed planowanym decydującym starciem z US Navy.

Samolot torpedowy Douglas TBD-1 *Devastator* w chwili wybuchu wojny był maszyną znacznie ustępującą pod względem parametrów japońskim Nakajima B5N2 *Kate*.

kudziesięciu niszczycieli wymagała konsultacji na najwyższym szczeblu. 25 kwietnia, w San Francisco, Nimitz przedstawił swój plan dowódcy US Navy, adm. Kingowi. Głównodowodzący wyraził aprobatę dla ofensywnych planów floty na Pacyfiku. Gorąco poparł ideę zaskakującego uderzenia tak szybko jak to tylko możliwe. King potrzebował przekonywującego sukcesu, skoncentrowanie czterech lotniskowców i 300 samolotów w operacji, jeden jedyny raz w ciągu całego, kluczowego 1942 r., miało zagwarantować końcowy wynik.

Wywiad Marynarki USA działał skutecznie, codziennie dostarczając nowych szczegółów przyszłej operacji 4. Floty. Pod koniec kwietnia dysponowano już klarownym obrazem sytuacji. Amerykanie wiedzieli praktycznie wszystko, czego dobitnym przykładem winna być treść rozkazu operacyjnego nr 2-42 z dnia 1 maja. Dowódca TF 17, połączonych sił dwóch grup lotniskowców, kontradm. Fletcher znał m.in. przybliżony skład, pozycję japońskich formacji, a nawet szacowaną ilość samolotów pokładowych czy nazwy niszczycieli tworzących eskortę zespołów. Japończycy mieli dysponować ogółem 3 lotniskowcami floty (po 63 samolotów każdy), 2-3 pancernikami oraz kilkoma krążownikami.

Niewiadomą pozostawał czas rozpoczęcia inwazji. 3 maja i ta kluczowa przestała być tajemnicą. Sekcja „Hypo" przechwyciła depeszę dowódcy Zespołu Uderzeniowego „MO", wiceadm. Takagiego, do 4. Floty, w którym informował o opóźnieniu w przerzuceniu 9 myśliwców *Zero* do Rabaul. Wobec powyższego określił czas uderzenia na Port Moresby na dzień 8 maja 1942 r. Kolejne przechwycone depesze zostały niemal natychmiast udostępnione dowódcom TF 17 i TF 16. Warto zacytować szczególnie dwie przygotowane w dniu 3 maja:

- *CINCPAC 0503292 „Zespół Uderzeniowy MO skieruje się na północny wschód od Bougainville, dalej na południe. O godz. 06.00 5 maja, docierając do nieznanego miejsca, oczekiwać będzie na bieżące rozkazy, przy braku tychże, zbliży się do Tulagi i nad ranem wyśle bombowce.*
- *CINCPAC 0503452 „Zespół Uderzeniowy MO złożony z 5. Dywizjonu Lotniskowców i 5. Dywizjonu Krążowników wyśle, w dniu X-3 i X-2, uderzenie lotnicze przeciw Port Moresby. Ataki będą wysyłane z pozycji na południowy wschód od celu. Wg jednego ze źródeł X-day to 10 maja. Ataki będą kontynuowane aż do pozytywnego zakończenia operacji przez Pomarańczowych.*

W przedstawionym obrazie, znanym stronie amerykańskiej, należałoby jedynie uzupełnić braki oraz spróbować przedstawić stan wiedzy, którym dysponował Sztab 4. Floty. Wiceadm. Inouye opierał się na założeniach, niezmiennych od dwóch miesięcy. Amerykanie mogli dysponować najwyżej jednym lotniskowcem. Posiadając dwa najnowsze okręty cesarskiej floty korzystny wynik ewentualnej konfrontacji byłby zapewniony. Pozostał problem wielkości zadania, którym ostatecznie obarczono dowódcę 4. Floty. Lotniskowce 5. Dywizjonu miały (126 samolotów) kolejno:

- osłonić inwazję Tulagi w Archipelagu Salomonów;
- zbombardować bazy na wybrzeżu australijskim;
- stoczyć ewentualną bitwę z flotą aliantów;
- wykonać uderzenia lotnicze na cele militarne wokół Port Moresby;
- osłonić inwazję wysp Nauru i Ocean na północ od archipelagu Salomonów.

Z operacji drugoplanowej, traktowanej przez adm. Yamamoto jako trening przed głównym starciem, operacja „MO" stawała się zadaniem wieloetapowym, a więc długotrwałym. Przeciwnik miałby sporo czasu na przygotowanie kontrakcji. Z tego najprawdopodobniej powodu Yamamoto ostatecznie odwołał pierwotne ataki lot-

Para myśliwców Grumman F4F-3 *Wildcat*, które pierwotnie należały do dywizjonu myśliwskiego VF-3, jednak tuż przed bitwą na Morzu Koralowym zasiliły dywizjon VF-2 bazujący na lotniskowcu USS *Lexington*.

nicze na Tulagi i ryzykowne uderzenie na bazy lotnicze na wybrzeżu australijskim. Chcąc możliwie długo ukrywać obecność zespołu lotniskowców, zyskiwał element zaskoczenia, tak ważny w japońskim planowaniu. Dysponując w basenie Morza Koralowego kilkoma bazami lotnictwa rozpoznawczego Zespół Uderzeniowy MO miałby za zadanie metodyczne zwalczanie wykrytych zespołów przeciwnika.

Strona japońska odczuła obecność pojedynczego lotniskowca już 4 maja, pod Tulagi. O ile obecność jednego była wkalkulowana, to meldunek łodzi latającej, dwa dni później, stawiał pod znakiem zapytania celowość kontynuowania operacji. H6K4 *Mavis* przez cztery godziny śledziła ruchy TF 17 przesyłając dokładne meldunki o liczebności zespołu amerykańskiego. Po raz kolejny błędnie określając nazwę lotniskowca typu *Lexington*, jako *Saratoga*. Przeciwnik dysponował dwoma lotniskowcami, był gotowy do konfrontacji na morzu. Los operacji inwazyjnej zależał od wyniku nieuchronnego starcia na Morzu Koralowym.

Bitwa 8 maja 1942 r.

Bitwa w nowym stylu, to najtrafniejsze określenie pierwszego, historycznego starcia lotniskowców. Wynik potwierdził wyższość doktryny japońskiej. Posiadając jedynie 95 sprawnych maszyn Japończycy trafili torpedami i bombami oba amerykańskie okręty. Fletcher musiał uchodzić z pola bitwy, chcąc ratować lżej uszkodzonego *Yorktowna*. Przed bitwą dysponował 117 maszynami na obu okrętach, wieczorem na uszkodzonym pokładzie lotniczym *Yorktowna* pozostało 39 sprawnych maszyn. Ostateczny los *Saratogi* pozostał dla strony japońskiej nieznany. Komandor Takahashi, dowódca grupy uderzeniowej lotnictwa pokładowego 5. Dywizjonu pierwotnie zgłosił zatopienie *Sary*, lecz opuszczając strefę ataku, o 12.17 poinformował, że żaden z trafionych lotniskowców nie jest na tyle uszkodzony aby zatonąć. Szczupłość posiadanych sił, straty z wieczornej próby ataku TF 17 dnia poprzedniego, drastycznie uszczupliły siły ofensywne. Po południu *Zuikaku* posiadał 39 sprawnych maszyn, z tego jedynie 15 bombowców (9 D3A1 i 6 B5N2). Kontradmirał Hara uznał to za zbyt słabe siły aby spróbować ponowić uderzenie. Dramatycznie niskie stany paliwa na niszczycielach zmusiły kontradmirała Takagiego do odejścia na północ. Ostatecznie *Lexington* został dobity w wyniku utraty lokalnej inicjatywy przez odchodzącego na południe Fletchera. Do wyboru była bowiem próba dalszej walki kosztem dalszych strat bądź zaakceptowanie przegranej i uratowanie pozostałych okrętów.

Moment trafienia torpedą lekkiego lotniskowca *Shoho*. Utrata okrętu i brak odpowiedniego wsparcia lotniczego zadecydowała o przerwaniu planowanej operacji desantowej „MO".

Amerykanie wyprowadzili jedno chaotyczne uderzenie powietrzne. Bombowce nurkujące US Navy ulokowały w kadłubie *Shokaku* trzy bomby burzące. Zastosowanie tego rodzaju uzbrojenia ograniczyło skutki trafień. Wybuch bomby na krawędzi pokładu lotniczego na dziobie oraz eksplozja na stanowiskach burtowych za nadbudówką nie miały wpływu na kondycję okrętu, jedynie ostatnia bomba, zrzucona przez por. Powersa, wywołała gwałtowne pożary w górnym hangarze i na samym pokładzie za pomostem. Piloci US Navy, opuszczający strefę ataku, zgłaszali ciężkie uszkodzenie jednego z lotniskowców. Faktycznie, uszkodzenia pokładu lotniczego uniemożliwiały prowadzenie operacji lotniczych, natomiast pożar został sprawnie ugaszony. Uszkodzenia nie zagrażały bezpieczeństwu samego okrętu, który z prędkością ponad 30 w. uszedł z pola bitwy, docierając 17 maja do Kure.

Pobitewne raporty potwierdzają znaczne straty lotnictwa pokładowego obu stron. Rzeczywiste straty z dnia 8 maja wskazują jednak, iż to straty amerykańskie były wyższe. Japończycy stracili 41 samolotów wobec 57 amerykańskich. Większość samolotów utracono z przyczyn niebojowych, między innymi 33 zatonęły z *Lexingtonem*, a 12 najbardziej uszkodzonych zepchnięto z pokładu *Zuikaku*.

Tabela na str. 92 przedstawia potwierdzone straty poszczególnych lotniskowców. Szczególnym wydaje się przeanalizowanie znikomo niskich strat grupy pokładowej *Zuikaku*. 8 maja, posiadając 56 maszyn, z tego jedynie 46 sprawnych, utracił w walce zaledwie sześć załóg, pilota myśliwca uratowano. Pod koniec dnia na pokładzie lotniskowca stacjonowało 58 samolotów obu grup, wliczając maszyny z *Shokaku*. Wpływając do Kure 21 maja, *Zuikaku* dysponował w sumie 56 sprawnymi samolotami z obu grup oraz 50 załogami własnej grupy lotniczej (20 pilotów A6M2, 18 załóg D3A1, 12 załóg B5N2). Ponadto na *Zuikaku* wylądowało 21 samolotów z *Shokaku*. Do ówczesnego etatu brakowało jedynie 6 załóg bombowców torpedowych *Kate*. Warto zwrócić uwagę, że wówczas, na pokładzie *Zuikaku* przebywało m. in. pięć załóg bombowców B5N2 z grupy *Shokaku*. *Zuikaku* praktycznie posiadał zbliżony do etatu zasób maszyn i załóg lotniczych na pokładzie, jeszcze przed zawinięciem do Kure.

Wynik starcia zadecydował o posunięciach obu stron w następnych dniach. Rankiem 9 maja, *Yorktown* posiadał 49 sprawnych maszyn. Fletcher uznał za zbyt ryzykowne ponowną konfrontację z nie uszkodzonym japońskim lotniskowcem. Z kolei Hara dysponował tego dnia jedynie

Tankowanie ze zbiornikowca Neosho. Okręt zatonął w efekcie skoncentrowanego ataku japońskich samolotów, które wskutek błędnego rozpoznania naprowadzone zostały na zbiornikowiec zidentyfikowany jako lotniskowiec.

kilkunastoma sprawnymi bombowcami co wykluczało możliwość skutecznej realizacji kolejnych zadań, postawionym przed Zespołem Uderzeniowym. Inwazja na Port Moresby została odłożona w czasie, najpierw o dwa dni, ostatecznie zaniechana. Utrzymano w mocy rozkazy równoległe zaczętej operacji „RY" i tam też skierowano gros sił 4. Floty, łącznie z lotniskowcem *Zuikaku*.

Tymczasem z północnego wschodu zbliżał się TF 16. W dniu 8 maja Halsey był ok. 1000 Mm od miejsca bitwy. Znając przebieg oraz wynik starcia, otrzymując kolejne meldunki stało się jasne, że przeciwnik wycofuje się, rezygnując z desantu na Port Moresby. Tym samym misja Halseya trafiała w próżnię. Na scenie pozostawał samotny *Zuikaku*, który wg wiedzy strony amerykańskiej, miał wziąć udział we wsparciu operacji desantu na wyspy Ocean i Nauru. Bill „Bull" Halsey, zdając sobie sprawę z niekorzystnego przebiegu operacji, mógł już tylko „zapolować na *Zuikaku*". 12 maja i ten plan stał się nieaktualny. Sekcja Hypo przechwyciła depeszę nakazującą natychmiastowy powrót *Zuikaku* na wyspy japońskie. Jedyną, wymierną korzyścią z obecności TF 16 w rejonie Salomonów było wstrzymanie japońskiej operacji „RY". Wystarczyła sama obecność. Jednocześnie Halsey otrzymał rozkazy, aby „dać się wykryć" lotnictwu rozpoznawczemu, sugerując Japończykom obecność 2 kolejnych lotniskowców na południowym Pacyfiku. Powyższy scenariusz został zrealizowany właściwie. Inouye na wiadomość o wykryciu zespołu amerykańskiego, anulował operację, sygnalizując aktywność US Navy na południowym Pacyfiku. Ten meldunek był potrzebny Nimitzowi do nowej rozgrywki na obszarze centralnego Pacyfiku. Tam też ściągano „wszystkie pionki".

Próba podsumowania

Zarys przebiegu operacji „MO" umożliwia zapoznanie się ze skomplikowanym procesem tworzenia ofensywnych planów japońskiej floty. Słabość planu „MO" wy-

Straty lotnictwa pokładowego 4. Floty. 7-8 maja 1942 r.

	Shokaku	Zuikaku	Shoho	Suma
Stan 7 maja	58 ogółem, 56 sprawnych 18 VF, 19+2 VB, 19 VT	63 ogółem, 53 sprawnych 19+1 VF, 17+5 VB, 17+4 VT	18 12 VF*, 6 VB**	139
Straty 7 maja	5 5 VT	7 2 VB, 5 VT	18	30
Straty 8 maja	22 5 VF, 11 VB, 6 VT	7 + 12*** 1 VF, 2 VB, 4 VT 3 VF, 4 VB, 5 VT	–	29+12***
Sam. na pokładzie po bitwie 8 maja	10 4 VF, 3 VB, 3 VT	58**** 25 VF, 21 VB, 12 VT	–	68
Samoloty zdolne do użycia po południu 8 maja	–	39 24 VF, 9 VB, 6 VT	–	39

* *Shoho* posiadał 8 myśliwców A6M2 i 4 starsze A5M4
** *Shoho* nie posiadał torped, B5N2 można było uzbroić jedynie w kombinacje 60, 250 kg bomb
*** 12 samolotów uszkodzonych, zrzuconych z pokładu po lądowaniu
**** W tym 21 maszyn z *Shokaku* [9 VF,7 VB, 5 VT]

Straty lotnictwa pokładowego US Navy

	Yorktown	Lexington	Suma
Stan 4 maja	70 ogółem, 50 sprawnych 17+2 VF, 15+5 VB, 15+3 VS, 12+1 VT	69 ogółem, 67 sprawnych 19+2 VF, 18 VB, 18 VS, 12 VT	139
Straty 4 maja	3 2 VF, 1 VT	–	3
Straty 7 maja	3 2 VF, 1 VS	3 1 VF, 2 VB	6
Straty 8 maja	9 1 VF, 5 VB, 3 VS	14 + 33* 6 VF, 6 VB, 1 VS, 1 VT	57
Sam. na pokładzie 9 maja	73 ogółem**, 47 sprawnych [13+6 VF, 14+5 VB, 12+1 VS, 8+4 VT]	8 VF, 2 VB, 12 VS, 1 VT –	73

* zatonęły wraz z *Lexingtonem*, ** w tym 19 maszyn z *Lexingtona* [6 VF, 5 VB, 8 VS]

Japoński lotniskowiec *Shokaku* pod amerykańskimi bombami.

nikała z niewielkiego doświadczenia w tego rodzaju działaniach. Połączona Flota została skonstruowana i przygotowywana do krótkotrwałego starcia z przeciwnikiem silniejszym. Przez 20 lat przygotowywano się do obrony, realia konfliktu odwróciły role. Nie posiadając wystarczających sił desantowych, jednostek eskortowych, czy przed wszystkim sił lądowych, Flota mogła realizować ograniczone działania, nie mające realnego wpływu na strategiczną sytuację. Sam sposób tworzenia wytycznych i wyznaczania celów jest wielce interesujący. Modyfikacje planu były efektem ciągłych negocjacji i zatargów pomiędzy dowódcami poszczególnych obszarów morskich i lądowych. Przykładowo, przesunięcie lekkiego lotniskowca *Shoho* do osłony powietrznej Zespołu Inwazyjnego „MO" wymusiło twarde stanowisko gen. Horii. Z kolei, warunkiem czasowego przekazania 5. Dywizjonu do dyspozycji 4. Floty było zapewnienie wykonania operacji „RY" wykorzystując siły wyznaczone pierwotnie do desantu na Tulagi.

Przebieg operacji, sposób dowodzenia należy ocenić pozytywnie. Inouye reagował błyskawicznie na rozwój sytuacji. Niespodziewane uderzenie powietrzne 4 maja na Tulagi musiało spowodować zamieszanie. Wykrywając 6 maja dwa lotniskowce US Navy szanse zrealizowania głównej operacji znacznie zmalały. Decydował wynik bitwy lotniskowców, którą wygrała strona japońska, lecz na kontynuację operacji zabrakło sił. Decyzja o odwołaniu operacji ocaliła, więc większość okrętów japońskich przed niechybną zagładą 12-14 maja pod bombami samolotów nadchodzącego Halseya.

Zaniechanie operacji „MO" nie zostało odebrane w kręgach dowódczych jako porażka w znaczeniu strategicznym. Nie zgadzając się ze strategią Sztabu Generalnego Marynarki, przecięcia komunikacji morskiej między Stanami a Australią drogą możolnych operacji desantowych, adm. Yamamoto wskazywał starcie na morzu jako właściwą drogę do przewidywanych, od początku konfliktu, rozmów pokojowych. Powolne zdobywanie wysp, archipelagów nie przybliżało Japonii do stołu rokowań. Sam przebieg i wynik zwycięskiej bitwy 8 maja głównodowodzący ocenił krytycznie. Nie wykorzystano kilku okazji, 4 maja pod Tulagi, czy 7 maja na Morzu Koralowym. Umożliwiono ucieczkę przeciwnikowi, którego przez kilka miesięcy nie można było sprowokować do bitwy. Skrytykowano brak agresywności, zwłaszcza po południu 8 maja, kiedy uderzenie kilkunastu bombowców mogło doprowadzić do zniszczenia połowy lotniskowców US Navy, wraz z grupami powietrznymi. Yamamoto traktował finałowe starcie lotniskowców jako utraconą szansę zniszczenia bądź czasowego osłabienia przeciwnika. Miał świadomość, że z każdym miesiącem z amerykańskich pochylni spływało kilkanaście nowych okrętów, które za rok odwróciłyby i tak już wyrównany stosunek sił na Pacyfiku.

Zuikaku, wielki nieobecny pod Midway

Lotniskowce *Shoho*, *Shokaku* i *Zuikaku* nie wzięły planowanego udziału w kolejnej operacji. Trudno dziś jednoznacznie ustalić właściwe powody nieobecności ostatniego. Hara, wycofując się z Morza Koralowego, poinformował Sztab 1. Floty Powietrznej, że straty grup lotniczych sięgają 40%. Była to jedyna wiadomość, jaką do czasu powrotu okrętów, dysponowało dowództwo japońskie. *Zuikaku* dotarł do Kure 21 maja, dzień wcześniej Yamamoto uznał obecność piątego lotniskowca floty jako nieuzasadnioną, wyznaczając mu nową rolę w osłonie operacji aleuckiej. Nonszalancja, a może zawierzenie raportom wywiadu, potwierdzającym zatopienie jednego i uszkodzenie drugiego lotniskowca. Analizując rezultat starcia na Morzu Koralowym, ustalono, że 4 najlepsze lotniskowce poradzą sobie z neutralizacją bazy Midway (zakładano obecność ok. 50 samolotów US Navy), oraz wygrają oczekiwaną bitwę z płynącymi z odsieczą 2-3 lotniskowcami. Po raz drugi strona japońska założyła własną chronologię zdarzeń, nie przewidując zmiany kolejności jednostronnie pisanego scenariusza. Podobnie jak dla operacji „MO", ewentualną bitwę na morzu, traktowano jako reakcję US Navy na inwazję. Cztery lotniskowce przeciw lotnisku Midway, a następnie 2-3 amerykańskim lotniskowcom, uznano za siłę gwarantującą powodzenie operacji.

Większość autorów stara się wytłumaczyć nieobecność *Zuikaku* pod Midway wysokimi stratami w bitwie na Morzu Koralowym. *Zuikaku* docierając do Kure posiadał 56 maszyn (25 A6M2, 17 D3A1, 14 B5N2) oraz ok. 70 załóg (z tego 50 własnych) z obu grup lotniczych. Zdaniem większości autorów personel japońskich grup lotniczych był na stałe przyporządkowany do konkretnego lotniskowca i ewentualny transfer załóg lotniczych między okrętami był zjawiskiem bardzo rzadkim. Warto więc w tym momencie podać, że na naprędce organizowany dywizjon myśliwski lotniskowca *Junyo*, stworzony został ze zlepku pilotów 6. Grupy Powietrznej, oraz kilku przeniesionych z *Ryujo* i ... *Shokaku*.

Gorące chwile na pokładzie lotniskowca *Lexington*.

Amerykańskie bombowce nurkujące ulokowały w pokładzie *Shokaku* trzy bomby burzące. Pomimo znacznych uszkodzeń okręt uszedł z pola walki, docierając 17 maja do bazy w Kure.

Jeszcze inną hipotezę można odnaleźć w książce „Premiera na Pacyfiku", Siergieja Pieresleginа. Sugeruje on, że Yamamoto świadomie odsunął od operacji „MI" 5. Dywizjon Lotniskowców, chcąc w ten sposób napiętnować kontradm. Harę, oraz pokazać właściwą wolę walki, z jaką elita lotnictwa pokładowego na pokładach *Akagi*, *Kaga*, *Soryu*, *Hiryu* winna była walczyć i atakować bez opamiętania. I faktycznie, porównując heroiczną postawę lotników *Hiryu*, (wg raportów japońskich, wysyłając zaledwie 28 bombowców (18 D3A1, 10 B5N2) zatopili jeden i uszkodzili drugi lotniskowiec, dobity kilka dni później przez okręt podwodny) z pasywną reakcją dowódcy 5. Dywizjonu Lotniskowców (mógł dobić Fletchera, wysyłając 8 maja, po południu, 15 sprawnych bombowców), Yamamoto docenił wyżej dowódców, świadków katastrofy z 4 czerwca 1942 r. W konsekwencji, to Hara, a nie Nagumo stracił dowództwo zespołu lotniskowców, otrzymując przydział na *Ryujo*, najstarszy lotniskowiec lekki cesarskiej floty. Inną kwestią była nieobecność zwycięzcy z Morza Koralowego na pomoście *Akagi*, gdzie mógłby doradzać, posiadając największe doświadczenie bojowe wśród wyższych oficerów 1. Floty Powietrznej.

Faktem pozostaje, że *Zuikaku* byłby zdolny do wyjścia w morze 29 maja razem z Zespołem Uderzeniowym MI, gdyby tylko tego oczekiwano. Dla porównania niszczyciele osłony Zespołu MO, w nowej operacji otrzymały przydział do zespołów kierujących ku Aleutom. Skierowane do Ominato, spędziły w porcie, dokładnie ... jeden dzień i ponownie wyszły w morze. 5 czerwca, dzień po katastrofie pod Midway, *Zuikaku* był gotowy by opuścić wyspy macierzyste, kierując się ku Aleutom.

Wiktoria, a może jednak katastrofa

Zestawiając oczekiwania do uzyskanych efektów, istotnie strona amerykańska zyskiwała niewiele. Warto przypomnieć, że od 5 maja, kiedy zarejestrowano pierwsze depesze dotyczącego nowego celu przyszłej ofensywy na centralnym Pacyfiku, strona amerykańska była skazana na wygraną. Rozszyfrowana depesza wskazywała na organizację w najbliższej przyszłości nowego zespołu uderzeniowego, złożonego z 1., 2. Dywizjonu Lotniskowców i 3. Dywizjonu Pancerników. Stało się jasne, że Połączona Flota, na początku maja, skierowała na południe siły, dokładnie rozpoznane i opisane w rozkazie operacyjnym 2-42 z dnia 1 maja 1942 r. Przeciw 3 lotniskowcom z 189 samolotami (w rzeczywistości ok. 140) Nimitz koncentrował 4 lotniskowce floty z ok. trzema setkami. Znając datę inwazji mógł swobodnie kształtować czas i miejsce „uderzenia z flanki". Wystarczyło poczekać do 10 maja i zaplanować atak analogiczny do zrealizowanego miesiąc później pod Midway. Dopuszczenie zespołów japońskich w głąb Morza Koralowego doprowadziłoby do sytuacji, w której samoloty US Navy dokonałyby istnej hekatomby na okrętach i statkach 4. Floty. Zatrzymanie inwazji na Port Moresby nie było w powyższym świetle, znaczącym sukcesem. Samo porównanie sił wskazuje, że Amerykanie wcześniej czy później, nie dopuściliby do inwazji. Japończycy zrezygnowali z desantu, ale przecież głównym zamiarem Nimitza w maju 1942 r. było dotkliwe pobicie przeciwnika na morzu. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności Japończycy uniknęli, planowanej na 12-14 maja, konfrontacji z potężnym zespołem TF 16 Halseya.

Lotnictwo pokładowe zatopiło lotniskowiec *Shoho* oraz uszkodziło kolejny *Shokaku*, co uniemożliwiło użycie tych jednostek w czerwcu 1942 r. Czy jednak cena nie była zbyt wysoka? Admirał Nimitz, po uzyskaniu raportu z przebiegu bitwy 8 maja, (nie wiedział o ostatecznej utracie *Lexingtona*), nakazał niezwłoczne wycofanie obu uszkodzonych okrętów na zachodnie wybrzeże. W wyniku jednej bitwy, US Navy traciła z linii połowę lotniskowców, a *Enterprise* i *Hornet* musiałyby stawić opór co najmniej 4 najlepszym lotniskowcom cesarskim. Kilka dni po bitwie nie znano jeszcze dokładnych planów przyszłej ofensywy Japonii, kierunek południowy był nadal najbardziej prawdopodobny. Może dlatego admirał King zasugerował pozostawienie grup lotniczych z obu lotniskowców na lotniskach w Samoa i Tonga. O ile przed Bitwą na Morzu Koralowym, Amerykanie dysponowali lokalną przewagą, to tracąc *Lexa* i *Yorktowna*, sytuacja na Pacyfiku, stawała się dramatyczna. Chcąc przyjąć i odeprzeć kolejne uderzenie na południu, te kilkadziesiąt maszyn miało wesprzeć ostatnie dwa lotniskowce Floty Pacyfiku. Są to dotychczas nieznane fakty, jednak pozwalają wyobrazić panujący po majowej bitwie nastrój, nastrój przygnębienia i rozczarowania. Kolejną bitwę US Navy musiała przyjąć, posiadając dwa sprawne lotniskowce, trzeci, *Saratoga*, pozbawiony wartościowych dywizjonów lotniczych, miał osiągnąć region Hawajów ok. 6 czerwca. Tylko i wyłącznie pracy Wywiadu Marynarki USA należy zawdzięczać, że *Yorktowna* ostatecznie skierowano do stoczni w Pearl Harbor i szybko naprawiono, dzięki czemu wziął udział w bitwie o Midway, co równie ważne, z personelem latającym obu grup lotniczych. Dopiero, a może już 15 maja Stacja „Hypo" podała w raporcie nazwę nowej ofensywy „pomarańczowych", MI jak ... Midway.

Stosunek sił na południowym Pacyfiku

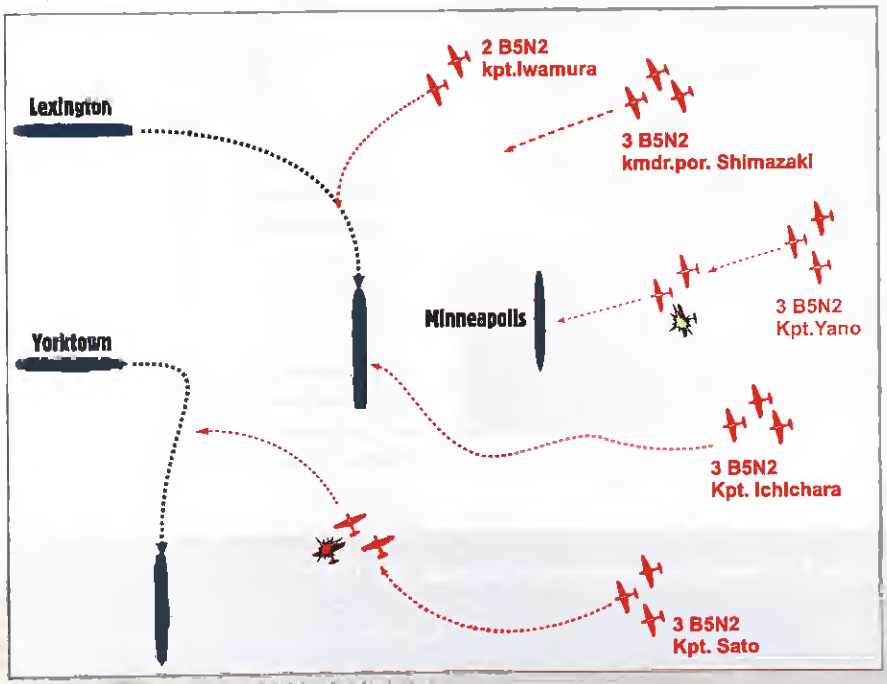
Zapoznanie się powyższą tabelą prowadzi do oczywistego wniosku. Przewaga aliantów była miażdżąca zarówno na lądzie jak i w powietrzu. Jedynie brakowi inicjatywy należy tłumaczyć przyczyny, dla których jeszcze wiosną nie rozpoczęto, zgodnie z przedwojenną doktryną, pierwszych „żabich skoków". Skierowanie większości oddziałów piechoty morskiej do obrony przeciwdesantowej skutecznie ograniczyło planowanie jakichkolwiek ruchów ofensywnych. Porównanie sił lotniczych uwydatnia dysproporcję sił. Japonia, przedstawiana jako agresor, od początku maja 1942 r. nie dysponowała wystarczającymi siłami, aby zdobyć jakikolwiek strategiczny punkt na południowym Pacyfiku. Jak wiadomo, plany Sztabu Generalnego, dotyczące II etapu operacji wskazywały Samoa, Tonga, Fiji jako cele najbliższe. W tym miejscu warto więc po raz kolejny przyznać rację adm. Yamamoto, który wskazywał zniszczenie Floty Pacyfiku, a nie zajmowanie piaszczystych atoli jako główny cel Wojny na Pacyfiku. Zakładając sześciomiesięczny okres trwania konfliktu, postawione zadanie było możliwe do zrealizowania, co oczywiście nie gwarantowało ostatecznego sukcesu.

Podsumowując, warto podkreślić, że w odróżnieniu od Bitwy o Midway, Japonia nie miała jakichkolwiek szans na zrealizowanie celu operacji „MO" oraz wygrania bitwy z flotą amerykańską. Realnie dwukrotnie słabsza w ilości lotniskowców i samolotów pokładowych, wielokrotnie słabsza formacjach lądowych i powietrznych,

Trafienia *Lexington*

Rysował: Tomasz Grotnik

Wizualizacja trafień lotniskowca Lexington, które spowodowały zatopienie okrętu. Dzięki sprawnemu manewrowaniu okręt zdołał uniknąć torped zrzuconych przez dwa zespoły samolotów. W okręt trafiły dopiero dwie torpedy klucza kpt. Ichichara z lotniskowca Shokaku z trzeciej grupy uderzeniowej. Trzecia torpeda przeszła pod kadłubem jednostki nie dokonując uszkodzeń. Z 19 bombowców nurkujących D3A1 atakujących Lexingtona bezpośrednio w okręt trafiły tylko dwa. Pierwsza 250 kg bomba przebiła pokład i eksplodowała w parku amunicyjnym 127 mm działa plot. wzniecając pożar na dolnym pokładzie. Kolejne bomby znoszone przez silny wiatr wybuchały wokół okrętu. Jedna z nich uszkodziła kadłub poniżej pasa pancernego powodując zalanie dwóch przedziałów wodoszczelnych. Ze względu na silny boczny wiatr ostatnie z D3A1 zrzucały bomby z płytkiego nurkowania, co poprawiało celność, jednak obniżało skuteczność penetracji. Zrzucona w ten sposób druga z bomb, która bezpośrednio trafiła w komin nie wywołała większych zniszczeń, choć spowodowała znaczne straty wśród załóg obsługujących rozlokowane tam 12,7 mm wkm-y. Powyższe uszkodzenia nie powinny doprowadzić do zatopienia jednostki. Jednak liczne wstrząsy spowodowały popękanie magistral paliwowych, z których opary stworzyły niebezpieczną mieszankę. O 12.50 i 14.45 nastąpiły potężne eksplozje wewnętrzna, które przesądziły o utracie okrętu.



Schemat ataku torpedowego na lotniskowiec *Lexington*.

Do ataku przystąpiło osiem B5N2 z lotniskowca *Shokaku* dowodzonych przez kmdr ppor. Shimazaki. Pierwsza grupa licząca trzy maszyny pod osobistym dowództwem komandora przeleciały nad krążownikiem ciężkim Minneapolis i zrzuciły torpedy ku lewej burcie. Dowodzący okrętem kmdr. Eliot Bukmaster widząc zbliżające się torpedy wykonał zwrot ku nim, aby zminimalizować prawdopodobieństwo trafienia. Wówczas dwie kaie z pierwotnie liczącej cztery maszyny grupy kpt. Iwamury zwolniły torpedy celując w prawą burtę. Amerykański dowódca zareagował błyskawicznie, wykonując kolejny zwrot w prawo. Trzy torpedy grupy Shimazaki przeszły obok ustawionego do nich dziobem *Lexingtona*. Szybki zwrot w prawo spowodował z kolei, że obie torpedy zespołu kpt. Iwamury przeszły za rufą. Tak więc pierwsza faza ataku zakończyła się dla Japończyków niepowodzeniem. Jednak po dwóch szybkich zwrotach okręt miał ograniczone możliwości manewru, co wykorzystał odwodowy klucz trzech B5N2 kpt. Ichichary. Japońskie samoloty zbliżyły się na odległość 650 m i zwolniły ładunek. Jedna z torped, źle zrzucona spadła zbyt głęboko do wody i przeszła pod kilem okrętu, lecz dwie pozostałe dosięgły celu.

Samolot Nakajima B5N2 z dywizjonu torpedowego lotniskowca *Shokaku*. Malował Robert Grzywacz

Operacja „MO". Zestawienie japońskich sił lotnictwa pokładowego, wg raportów wywiadu amerykańskiego

Data	22.04.1942	1.05.1942	Realnie 7.05.1942	Siły US Navy 4.05.1942	
Ryukaku [Shoho]	63	63	18	Yorktown	70
Kaga	72	–	–	Lexington	69
Shokaku	63	63	58	Enterprise	77
Zuikaku	63	63	63	Hornet	78
Kasuga Maru	45	–	–		
Suma	306	189	139		294

Lotniskowiec *Yorktown* pomimo, że jego obrażenia poniesione w bitwie na Morzu Koralowym były nie mniejsze niż *Shokaku*, dzięki wytężonej pracy stoczniowców zdołał wziąć udział w zwycięskiej bitwie o Midway.

była skazana na przegraną. Są to oczywiste fakty. A należy jeszcze czy przede wszystkim uwzględnić przewagę wynikającą z działalności Wywiadu Marynarki USA. Nimitz wiedział praktycznie wszystko, Nimitz dążył do bitwy, w której od 5 maja, był pewny wygranej. Co ciekawe, Fletcher, posiadając własną komórkę wywiadu na *Lexingtonie* znał 8 maja również takie szczegóły jak, popołudniowa pozycja Zespołu MO, po porannej bitwie. Amerykanie podsłuchując na bieżąco meldunki radiowe japońskiego zespołu oraz pilotów kołujących nad uszkodzonym *Shokaku*, nie dość, że znali namiar kierunkowy, a więc przybliżoną pozycję to również wiedzieli, jak poważnie uszkodzony był japoński okręt. Znając pozycję przeciwnika Fletcher nie wyprowadził drugiego uderzenia, za co był po bitwie krytykowany.

„W tej partii Amerykanie mieli wyższe karty. Zdarza się jednak, że w brydża można wygrać posiadając mniej atutów, i to mimo faktu, że przeciwnik cały czas zagląda w nie swoje karty". Japończycy 8 maja 1942 r. wyraźnie wygrali starcie lotniskowców. Do kolejnej rozgrywki skoncentrowali wszystko co najlepsze, niestety w odróżnieniu od Nimitza, „zmienili graczy w przy stole". ■

Zestawienie sił lądowych i lotniczych na południowym Pacyfiku. Maj 1942 r.

	Siły lądowe	Lotnictwo
Siły 4. Floty	ok. 5 000 Siły Mórz Południowych	ok. 100 25 Flotylla Powietrzna
Port Moresby	ok. 4 500 30 Brygada Australijska	ok. 50
Wschodnie Wybrzeże Australii	ok. 150 000 dwie dywizje piechoty dywizja pancerna osiem dywizji II linii 2/3 41 Amerykańskiej Dywizji Piechoty	ok. 280 osiem grup lotniczych US Air Force 13 dywizjonów RAAF
Nowa Kaledonia	ok. 22 000 Wzmocniona Dywizja Piechoty „Americal"	30 myśliwców armii USA 6 łodzi latających w Noumea
Fiji	ok. 13 000 3 Nowozelandzka Dywizja Piechoty	25 myśliwców armii USA
Samoa	ok. 9 000 2,3 Brygady Piechoty Morskiej	12 bombowców Piechoty Morskiej
Efate	ok. 2 500 2 Bat. Samodzielny Piechoty Morskiej	

Źródła fotografii: zbiory autora.

EMDEN

Pierwszy Krążownik Republiki Weimarskiej

Emden, trzeci z rzędu krążownik lekki o tej nazwie, był jednocześnie pierwszym większym okrętem zbudowanym po I wojnie światowej dla nowo powstałej Reichsmarine, czyli marynarki wojennej Republiki Weimarskiej. Ograniczenia traktatowe, finansowe oraz powojenny chaos w gospodarce i polityce sprawiły, że nie odznaczał się nowinkami technicznymi, ani później chwalebną służbą, pozostał też jedynakiem. Jest jednak wart wspomnienia choćby ze względu na symboliczna rolę, jaką odegrał w odrodzeniu niemieckiej potęgi na morzu.

PIOTR ANDRUSZKIEWICZ

Projekt nowej jednostki został oparty na sprawdzonych rozwiązaniach krążowników lekkich z napędem turbinowym typu *Cöln*, przy jednoczesnym zastosowaniu szeregu nowych rozwiązań, wśród których najważniejszym było wykorzystanie na szeroką skalę spawania. Dzięki temu możliwe było oszczędzenie na masie i zmieszczenie się w narzuconym traktatem wersalskim limicie wyporności. Stępkę jednostki położono w grudniu 1921 r., zwodowano ją 6 stycznia 1925, a banderę wojenną podniesiono 15 października tego samego roku.

Kadłub *Emdena* był podzielony na 23 przedziały wodoszczelne. Jego żywotne części osłaniał pancerz ze stali hartowanej metodą Kruppa, który tworzyły 125-metrowe pasy grubości 50 mm na burtach na linii wodnej, pokład o grubości 20 (do 40 mm w rejonie komór amunicyjnych) ze skosami 20 mm i dziobowa gródź zderzeniowa 40 mm. Ponadto na osłonę składały się tak że płyty grubości 100 mm stanowiące ściany wieży dowodzenia. Krążownik otrzymał maszt dziobowy wykonany w formie rury zwieńczonej stanowiskiem dalmierza czterometrowego, który jednocześnie nadawał jednostce łatwo rozpoznawalny wygląd.

Siłownię krążownika tworzyły dwa zespoły turbin parowych Brown, Boveri & Co. oraz cztery kotły opalane mazutem i sześć zasilanych węglem – wszystkie wodnorurkowe typu Schulz-Marine o ciśnieniu roboczym 16 kG/cm^2. Turbiny napędzały poprzez jednostopniowe przekładnie redukcyjne dwa wały zakończone śrubami trójpłatowymi o średnicy 3750 mm. W 1934 r. kotły „węglowe" zastąpiono opalanymi paliwem płynnym. Elektrownię okrętową stanowiły trzy generatory spalinowo-elektryczne o łącznej mocy 420 kW. Okręt miał jeden ster płytowy.

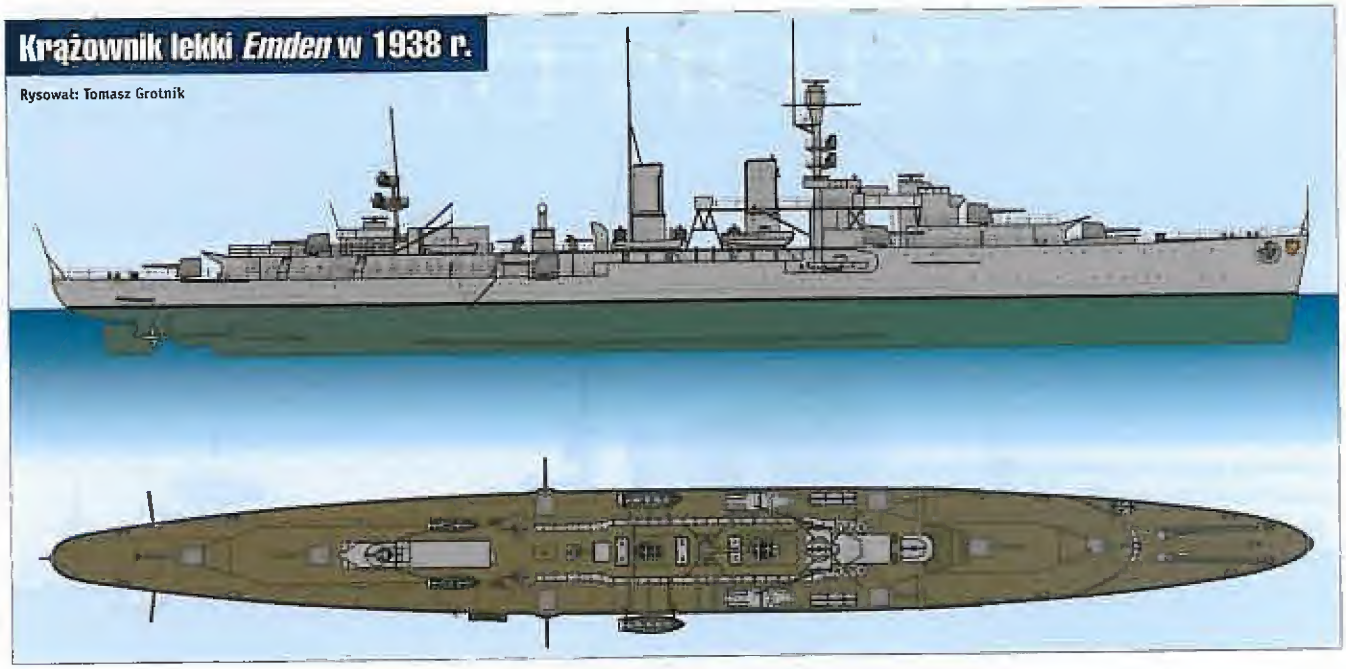
Planowane uzbrojenie główne obejmowało cztery dwulufowe wieże z armatami kal. 150 mm SK L/55, jednak z powodu opozycji Aliantów (głównie Francuzów) ich produkcja okazała się niemożliwa. W tej sytuacji zastosowano sprawdzone, pojedyncze stanowiska z armatami kal. 150 mm L/45 C16. Sposób ich rozmieszczenia na krążowniku odpowiadał układowi znanemu z Cölna, choć wprowadzoną drobną zmianę, którą było ustawienie armat dziobowych w superpozycji, nie zaś obok siebie. Zapas amunicji wynosił po 60 na działo, czyli łącznie 480 sztuk. Pociski miały masę 45,3 kg, zaś rozdzielny ładunek miotający 22,7 kg. Żywotność luf sięgała 1400 wystrzałów. Artylerię główną uzupełniały dwie armaty przeciwlotnicze kal. 88 mm SK Flak L/45, ustawione na nadbudówce. W zasadzie już w chwili ich wyboru stanowiły one uzbrojenie przestarzałe.

Nie powiódł się również plan instalacji ośmiu wyrzutni torped. Wobec tego faktu na pokład trafiły dwa podwójne obrotowe zespoły wt kal. 500 mm, które ustawiono na pokładzie głównym w okolicach masztu dziobowego. Krążownik mógł też zabrać do 120 min, na demontowalnych torach na pokładzie głównym.

W latach 1933-1934 okręt poddano remontowi i przebudowie. W jej trakcie zmieniono stewę dziobową, obniżono przedni komin do wysokości komina tylnego, skrócono maszt rufowy, dodano trzecie stanowisko armat kal. 88 mm, wyrzutnie torped zamieniono na kal. 533 mm, wymieniono też wspomniane kotły, co z kolei doprowadziło do zmniejszenia liczebności obsady kotłowni. Wcześniej, bo w roku 1926, zmieniono też konstrukcję masztu dziobowego, wzmacniając go i obniżając. Takie rozwiązanie pojawiło się także na kolejnych niemieckich okrętach tej klasy.

Krążownik lekki *Emden* w 1938 r.

Rysował: Tomasz Grotnik



Zamieniono wówczas również dalmierze na dłuższe. Po wejściu do służby załogę *Emdena* tworzyło 464 marynarzy oraz 19 oficerów. Krótko po tym wydarzeniu krążownik przekształcono w okręt szkolny podchorążych i jako taki odbył szereg bardzo długich rejsów, docierając w najdalsze rejony globu. Ciekawostką jest, że w tym okresie wśród jego dowódców znaleźli się oficerowie, których nazwiska kojarzą się z U-bootami: as wojny podwodnej z I wojny światowej Arnault de la Periere oraz późniejszy dowódca Kriegsmarine Karl Dönitz. Ten ostatni wspomniał swoje rejsy w książce „10 lat i 20 dni".

Wojna „dotknęła" *Emdena* dość szybko. Już 4 września 1939 r. w czasie nalotu samolotów RAF-u na Wilhelmshaven, uszkodzony Bristol Blenheim spadł na pokład dziobowy krążownika uszkadzając go i zabijając 11 członków jego załogi.

Pierwszą ważniejszą akcją okrętu w czasie II wojny światowej było uczestnictwo w operacji „Weserübung", czyli inwazji na Norwegię w kwietniu 1940 r. Płynął on w grupie Kriegsschiffgruppe 5 wraz z innymi jednostkami do Oslo. Po drodze, w czasie potyczki z artylerzystami z twierdzy Oscarsborg, liczebność zespołu zmniejszyła się o krążownik ciężki Blücher. W okresie późniejszym jednostkę wykorzystano do ostrzeliwania radzieckich baterii nadbrzeżnych oraz operacji minowania. Jednak większą część wojny spędził w dobrze mu znanej roli okrętu szkolnego.

W okresie wojny dokonano kilku modyfikacji uzbrojenia, wymieniając m.in. armaty kal. 150 mm SK L/55 na nowocześniejsze typu TBK L/48 C 36 tego samego kalibru, natomiast armaty plot. kal 88 mm zastąpiono działami kal. 105 mm SK C 32 L/45. Ponadto na pokładach pojawiły się armaty i działka plot., m.in.: dwa 37 mm Flak L/83 C 30, dwa kal. 40 mm Flak L/56 Boforsa oraz sześć zdwojonych kal. 20 mm FlaMG C 38 LM 44.

W grudniu 1944 r. *Emden* wszedł na skały rejonie Oslo, uszkodzenia wymagały napraw stoczniowych, które wraz z remontem siłowni realizowała Schichau Werft w Królewcu (Königsberg). Prace zostały przerwane zbliżaniem się Sowietów, dlatego jednostka przeszła samodzielnie do Gdyni, zabierając na pokład trumny ze szczątkami prezydenta Paula von Hindenburga i jego małżonki z mauzoleum bitwy pod Tannenbergiem. Kolejnym miejscem postoju uszkodzonej jednostki była nękana nalotami alianckich bombowców Kilonia. W czasie nocnego ataku z 9 na 10 kwietnia bomby trafiły w rufę ciężko uszkadzając krążownik. Trzy dni później weterana odholowano w rejon pobliskiej zatoki Heikendorf, gdzie osadzono go na dnie. 26 kwietnia okręt skreślono z listy floty. 3 maja załoga szkieletowa zdetonowała ładunki wybuchowe, przesądzające o losie *Emdena*. Pocięto go na złom w miejscu zagłady, prace zakończono około 1947 roku. ■

Krążownik po pierwszej przebudowie z 1926 r.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne
(po wejściu do służby):
Wyporność standardowa – 5600 ts
Wyporność pełna – 6990 ts
Długość całkowita – 155,1 m
Długość pomiędzy pionami – 150,1 m
Szerokość – 14,3 m
Zanurzenie maksymalne – 5,93 m
Napęd – 4 kotły opalane mazutem i 6 zasilanych węglem typu Schulz-Marine, 2 zespoły turbin parowych Brown, Boveri & Co.; łączna moc napędu 46 500 KM
Prędkość – 29 w.
Zapas paliwa – 875 t węgla i 859 m³ mazutu
Zasięg – 6700 Mm/12 w.
Uzbrojenie – 8 x I kal. 150 mm, 2 x II kal. 88, 2 x II wt kal. 550 mm, 120 min
Załoga – 464 marynarzy oraz 19 oficerów.

Źródła fotografii: zbiory Andrzeja Danielewicza.

Carro Comando M41

Jarzmo kuliste 13,2 mm wkm Breda Mod. 31.

Widok na płytę stropową wozu dowodzenia, którą zakryto otwór pozostały po zdjęciu wieży czołgu.

Zbudowany na podwoziu czołgu M 13/40 wóz dowodzenia Carro Comando M41 ze zbiorów Museo Storico Della Motorizzazione w Rzymie. Dobrze widoczna otwarta pokrywa luku umożliwiającego dostęp do przekładni bocznej.

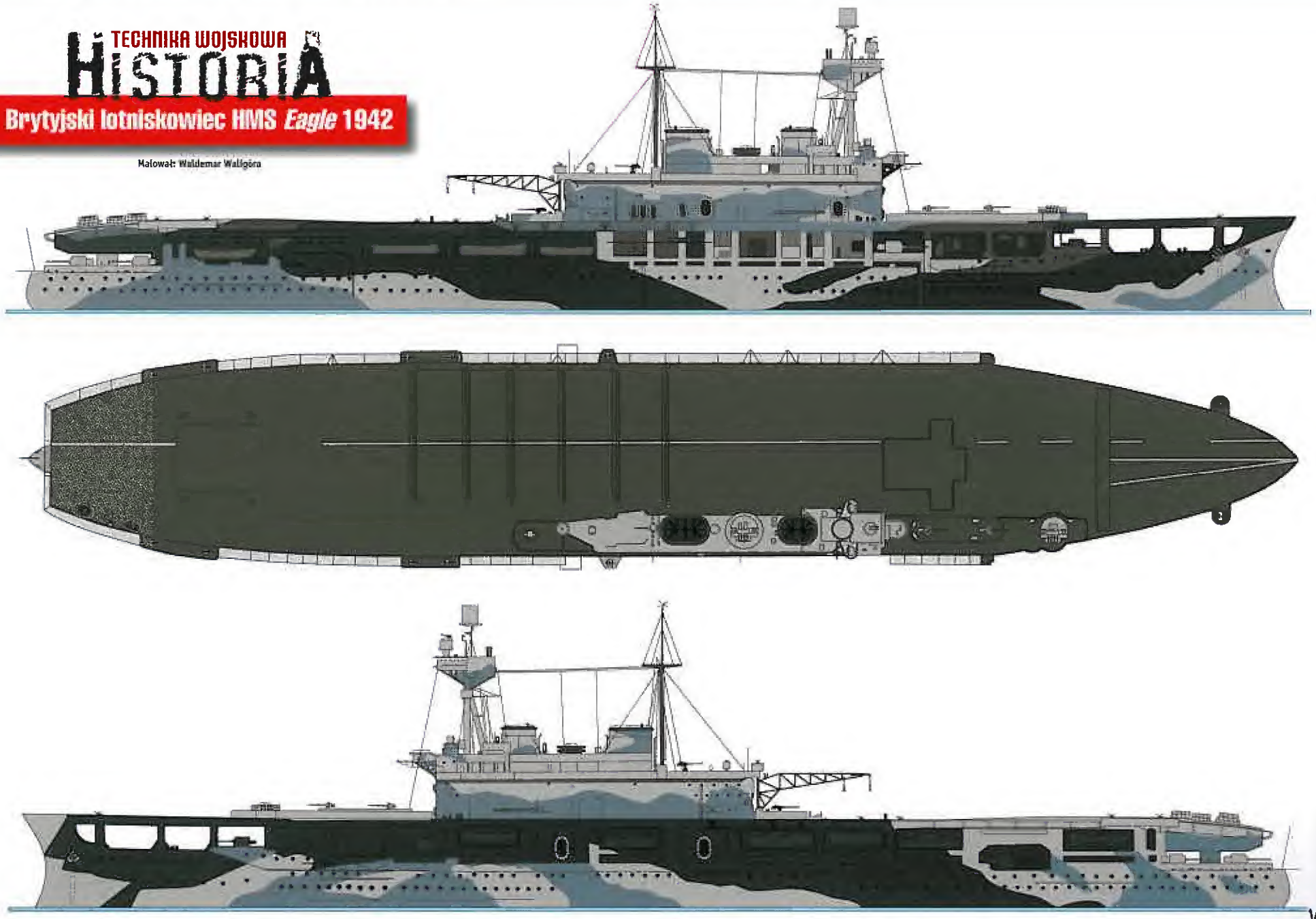
Wnętrze wozu dowodzenia. Widoczne jest stanowisko kierowcy i jego wizjer (po lewej), skrzynia biegów (po środku) oraz loże 13,2 mm wkm Breda Mod. 31. Powyżej loża, po lewej stronie na płycie czołowej znajduje się stelaż radiostacji

Tylna część przedziału bojowego Carro Comando M41 – widoczne są elementy instalacji silnika oraz otwory w pancerzu do prowadzenia ognia z broni osobistej

TECHNIKA WOJSKOWA HISTORIA

Brytyjski lotniskowiec HMS *Eagle* 1942

Malował: Waldemar Wałligóra



WW